



SKRZYDLATA POLSKA

NR 43 (955) ● 26. X. 1969 ● ROK XXV XXXIX ● CENA 2 ZŁ

PÓŁ WIEKU POLSKIEGO LOTNICTWA SPORTOWEGO

W październiku br. mija 50 lat od założenia w Poznaniu, w dniu 30.X.1919 roku, Aeroklubu Polskiego. Data ta zapoczątkowała istnienie polskiego lotnictwa sportowego. Na tematy 50-lecia sportu lotniczego w Polsce — piszemy na stronach 4—5. U góry — wizerunek medalu pamiątkowego wybitego przez Aeroklub PRL z okazji 50-lecia. Na zdjęciu: Młody szybownik w szybowcu „Czapla" na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Zdjęcie: Bronisław Duda

ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale – FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie – 26 zł
Półrocznie – 52 zł
Rocznie – 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" – Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11 Zam. 8258 P-11

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

30 października br. mija pięćdziesiąta rocznica utworzenia Aeroklubu Polskiego w Poznaniu. Dzisiaj, po pięćdziesięciu latach, mimo poszukiwań, nie odnaleźliśmy żadnego z żyjących w Polsce członków-założycieli pierwszego zarządu Aeroklubu Polskiego w 1919 roku.

Zwróciliśmy się do prezesa Poznańskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, Jana Czarneckiego, który pamięta okres tworzenia się ówczesnego aeroklubu. Jan Czarnecki, ze względu na młody wiek, nie uczestniczył w pierwszych zebraniach Aeroklubu Polskiego, ale pamięta rozmowy prowadzone na ten temat, przypomina sobie ludzi, którzy tworzyli zespół organizatorów tworzącego się wtedy lotnictwa sportowego. Jan Czarnecki należy do współorganizatorów zbierania pamiątek i dokumentów historycznych, dotyczących powstania Aeroklubu Polskiego i lotnictwa sportowego na terenie Poznania.

— Gdy powstał Aeroklub Polski — zwracam się do Jana Czarneckiego — miał Pan, jeśli się nie mylę, siedemnaście lat. Był Pan zbyt młody, aby w pełni orientować się w tych wszystkich sprawach, jakimi zajmowali się organizatorzy Aeroklubu Polskiego, ale zainteresowanie i energia, jaką wówczas Pan przejawiał, umożliwiały zapoznanie się z wieloma zamierzeniami organizatorów lotnictwa sportowego, które nie docierały do przeciętnego czytelnika prasy polskiej. Czy mógłby Pan opowiedzieć o sprawach sprzed pół wieku, o powstawaniu Aeroklubu Polskiego w Poznaniu?

— W sierpniu 1919 roku zaczęło w Poznaniu wychodzić interesujące czasopismo lotnicze pod nazwą „Polska Flota Napowietrzna". Właśnie to unikalne dzisiaj czasopismo przynosiło dość istotne informacje o wstępnych pracach zmierzających do zorganizowania polskiego lotnictwa sportowego. I tak na przykład w dwóch numerach z września 1919 roku ukazały się ogłoszenia zapowiadające utworzenie pierwszego aeroklubu polskiego. Jednocześnie pismo to apelowało o zapisywanie się do grona jego członków- założycieli. Był to apel do wszystkich, którym – jak brzmiał tekst ogłoszenia — drogie jest lotnictwo i aeronautyka. Rozpoczęcie działalności aeroklubu miało nastąpić w dniu zorganizowanych przez redakcję tak zwanych wzlotów konkursowych, czyli krótko mówiąc pierwszych zawodów samolotowych w naszym kraju.

— Czy obserwował Pan wspomniane przed chwilą zawody samolotowe?

— Jako entuzjasta lotnictwa obserwowałem te zawody. Była to pierwsza impreza lotnictwa polskiego, mająca pewne cechy rozgrywki sportowej. Konkurs ten doszedł do skutku dzięki inicjatywie generała Macewicza i redakcji „Polskiej Floty Napowietrznej". W zawodach uczestniczyło 10 pilotów. Nagrody otrzymali: ppłk. Grochowalski, Haber-Włyński, plut. Bartkowiak i ppor. Mierzejewski. Wspomniane zawody odbyły się 28 września 1919 roku.

— Czym uzasadniono wówczas potrzebę utworzenia Aeroklubu Polskiego?

— Zagadnienie to przedstawił ppłk. Feliks Bołsunowski w artykule pod tytułem „Aerokluby i lotnictwo wojskowe", który opublikowany został w numerze 4 z 15 września 1919 roku, w „Polskiej Flocie Napowietrznej". Feliks Bołsunowski uzasadniał potrzebę utworzenia Aeroklubu Polskiego oraz aeroklubów regionalnych przede wszystkim ze względu na potrzebę zasilenia pilotami lotnictwa wojskowego.

— Czym należy jeszcze tłumaczyć opóźnienie w utworzeniu Aeroklubu Polskiego w Poznaniu?



Prezes poznańskiego Klubu Seniorów Lotnictwa Jan Czarnecki

— Nie jestem w stanie odpowiedzieć na to pytanie w sposób jednoznaczny. Wydaje mi się jednak, że przyczyną pewnych opóźnień były sprawy organizacyjno-techniczne, w tym również statutowe. Słyszałem na ten temat różne wypowiedzi od starszych kolegów. Trudno mi je odtworzyć. To przecież już pięćdziesiąt lat. W każdym razie dnia 30 października 1919 roku w gmachu Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Poznaniu zebrało się bardzo liczne grono miłośników lotnictwa. Zebraniu przewodniczył dyrektor Englich. Po ustaleniu porządku obrad wysłuchano z dużym zainteresowaniem referatów podpułkowników lotnictwa: Jerzego Syrokomli-Syrokomskiego i Feliksa Bołsunowskiego o rozwoju aeroklubów za granicą i znaczeniu ich dla Polski, a także obszernej relacji inżyniera Dobrzyckiego, byłego inspektora stacji lotniczych w Niemczech o stanie stacji lotniczych na terenach Polski. Z kolei przedyskutowano projekty statutów Aeroklubu Polskiego, przedstawionych przez komisję organizacyjną.

— Jeśli już mowa o statutach Aeroklubu Polskiego, to proszę o zapoznanie naszych czytelników z celami tego stowarzyszenia lotniczego?

— Proszę bardzo. Mam przed sobą odbitkę fotograficzną z „Polskiej Floty Napowietrznej" z 15 listopada 1919 roku. Na stronie 204 tego dwutygodnika czytamy: § 5. Aeroklub Polski ma na celu: 1. Wzbudzenie zamiłowania do lotnictwa w Polsce, tworzenie i popieranie technicznej wiedzy w dziedzinie żeglugi napowietrznej; 2. popieranie wszelkich dążności do stworzenia wielkiej floty handlowej napowietrznej w Polsce. § 6. Dla urzeczywistnienia powyższego celu Aeroklub Polski ma prawo: a. zbierać potrzebne fundusze, b. posiadać własny lokal i wszelkie urządzenia potrzebne do pogłębiania i szerzenia wiedzy lotniczej, jak: szkołę lotniczą, bibliotekę, laboratorium aerodynamiczne, muzeum lotnicze, pracownie modeli, obserwatorium meteorologiczne, c. organizować konkursy, pokazy i wystawy aparatów lotniczych i tym podobnych, d. wydawać własny organ jak i prace w zakres lotnictwa wchodzące, e. urządzać odczyty, wykłady i kursy dla popularyzowania wiedzy techniczno-lotniczej.

Po uchwaleniu statutów dokonano wyboru władz Aeroklubu Polskiego. Prezesem został ówczesny prezydent miasta Poznania, Jarosław Drwęski. W skład zarządu weszli: Englich, Dobrzycki, Otmianowski, Chełmicki, Ulatowski, Kortylewicz, Bołsunowski, Grochowalski, Haber-Włyński, Stanisz i Łebiński. Organem prasowym Aeroklubu Polskiego został dwutygodnik „Polska Flota Napowietrzna".

— W styczniu 1920 roku odbyło się Walne Zebranie Aeroklubu Polskiego. Może Pan krótko przedstawi przebieg tego posiedzenia, oczywiście w oparciu o posiadane dokumenty?

— Zebranie to miało na celu: złożenie sprawozdania z dotychczasowej działalności zarządu, zatwierdzenie zmian statutowych oraz wybór nowych członków zarządu. W sprawozdaniu podkreślono, iż dotychczasowym zadaniem zarządu było zorientowanie się, na jakich podstawach i w jakim kierunku będzie musiała się rozwijać działalność Aeroklubu Polskiego. W miejsce zmarłego członka zarządu Grochowalskiego i ustępującego Englicha, wybrano dwóch nowych członków zarządu: Winnickiego i Wollszlegiera. Omawiano także sprawę lokalu dla aeroklubu.

— W styczniu 1920 roku Aeroklub Polski został przyjęty w poczet członków Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Czy może Pan wymienić dokument potwierdzający tę informację?

— W numerze „Polskiej Floty Napowietrznej" z lutego 1920 roku opublikowany został komunikat, który donosił, że sekretarz generalny FAI zawiadomił zarząd o przyjęciu Aeroklubu Polskiego w poczet członków Międzynarodowej Federacji Lotniczej z siedzibą w Paryżu.



PÓŁ WIEKU TEMU

— Poproszę o kilka informacji na temat działalności, zresztą krótkiej, Aeroklubu Polskiego?

— Aeroklub Polski i władze lotnicze w Poznaniu rozwinęły działalność, której głównym celem było — zgodnie ze statutami — wzbudzenie zainteresowania i zamiłowania do lotnictwa w Polsce. Między innymi zorganizowały one pocztę lotniczą, jak również komunikację lotniczą z Warszawą.

— Czy długo trwała działalność Aeroklubu Polskiego?

— Działalność ta zamarła w związku z nasileniem działań wojennych w 1920 roku i likwidacją dowództwa lotnictwa wielkopolskiego. Decyzja ta pozbawiła aeroklub specjalistów i zaplecza materialnego.

— Rozpoczął Pan działalność lotniczą w 1919 roku. Terenem Pana działalności było tak zwane Polskie Kółko Lotniczo-Modelowe. Proszę o kilka szczegółów na ten temat?

— Wspomniane przez redaktora kółko powstało z inicjatywy Bolesława Grajety i Hilarego Majkowskiego, ale pod protektoratem Aeroklubu Polskiego. Z kółkiem tym wiążą się moje piękne wspomnienia — zapoczątkowało ono moją pięćdziesięcioletnią pracę w lotnictwie.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Widok na salę, w której odbyło się posiedzenie Aeroklubu Polskiego w Poznaniu, w dniu 30 października 1919 roku.



SIEDMIU RADZIECKICH KOSMONAUTÓW NA ORBICIE ZIEMI



Członkowie załóg radzieckich statków kosmicznych „Sojuz-6”, „Sojuz-7” i „Sojuz-8” (od lewej): Wiktor Gorbatko, Aleksiej Jelisiejew, Anatolij Filipczenko, Władisław Wołkow, Władimir Szatałow, Gieorgij Szonin i Walerij Kubasow.

▲ 11 października br., o godz. 14.10 czasu moskiewskiego, z terytorium ZSRR wystartowała rakieta nośna ze statkiem kosmicznym „Sojuz-6”. O godz. 14.19 statek z ogromną precyzją wprowadzony został na zaplanowaną orbitę wokół Ziemi. Załogę statku **„SOJUZ-6”** stanowili: pilot — ppłk **GIEORGIJ SZONIN** i inżynier pokładowy, kandydat nauk technicznych **WALERY KUBASOW.**

Zadaniem załogi statku było zrealizowanie szerokiego programu naukowo-technicznych badań i eksperymentów, w tym m.in.: kompleksową kontrolę i sprawdzenie systemów pokładowych i udoskonalonej konstrukcji rakietowo-kosmicznego zespołu „Sojuz”; dalsze opracowanie systemu ręcznego sterowania, orientowania w przestrzeni i stabilizacji statku przy skomplikowanych warunkach lotu oraz wypróbowanie specjalnych urządzeń nawigacyjnych; prowadzenie różnorodnych obserwacji naukowych i fotografowanie geologicznych i geograficznych obiektów na Ziemi, a także badanie jej atmosfery dla opracowania metodyki wykorzystania uzyskanych danych w gospodarce narodowej; badanie fizycznych cech przestrzeni kosmicznej wokół Ziemi; prowadzenie badań medycznych i biologicznych dla poznania wpływu czynników lotu kosmicznego na organizm ludzki; prowadzenie badań przy użyciu unikalnej aparatury technologicznej różnych sposobów spawania metali w warunkach próżni i stanu nieważkości.

▲ 12 października br., o godz. 13.45 czasu moskiewskiego, umieszczono na orbicie okołoziemskiej kolejny statek kosmiczny **„SOJUZ-7”**, tym razem z 3-osobową załogą — w osobach: dowódca ppłk **ANATOLIJ FILIPCZENKO,** inżynier pokładowy **WŁADISŁAW WOŁKOW** i inżynier — badacz ppłk **WIKTOR GORBATKO.**

Do zadań załogi statku należało przeprowadzenie szeregu eksperymentów i badań naukowo-technicznych w przestrzeni kosmicznej wokół Ziemi, a zwłaszcza: manewrowanie na orbicie, całokształt wspólnych obserwacji nawigacyjnych statków kosmicznych „Sojuz-6” i „Sojuz-7” w locie zespołowym, obserwowanie ciał niebieskich i horyzontu Ziemi, określenie rzeczywistej jasności gwiazd, pomiary intensywności oświetlenia słonecznego i inne eksperymenty naukowe.

▲ 13 października br. o godz. 13.29 czasu moskiewskiego — zgodnie z ogólnym programem pilotowanych lotów kosmicznych — na orbitę wokółziemską wprowadzony został trzeci radziecki statek kosmiczny **„SOJUZ-8”**, z załogą: dowódca statku, Bohater Związku Radzieckiego, lotnik kosmonauta ZSRR płk **WŁADIMIR SZATAŁOW** i inżynier pokładowy, Bohater Związku Radzieckiego, lotnik kosmonauta ZSRR, kandydat nauk technicznych **ALEKSIEJ JELISIEJEW.** Brali oni już udział w styczniu br. w lotach statków „Sojuz-4” i „Sojuz-5”.

Zadania załogi statku zasadzały się na wykonaniu szeregu ważnych eksperymentów naukowo-technicznych, jak np. przeprowadzenie kompleksowych jednoczesnych badań naukowych w przestrzeni wokółziemskiej według szerokiego programu; opracowanie skomplikowanego systemu sterowania grupowym lotem trzech statków kosmicznych; dokonanie wzajemnego manewrowania statków na orbitach — w celu rozstrzygnięcia szeregu problemów związanych z opracowaniem pilotowanego systemu kosmicznego.

Dowódcą wszystkich trzech statków kosmicznych był, od chwili gdy „Sojuz-8” znalazł się na orbicie okołoziemskiej, płk **WŁADIMIR SZATAŁOW.**

Grupowy lot trzech radzieckich pilotowanych statków kosmicznych stanowił znaczny krok naprzód w dalszym rozwoju światowej techniki astronautycznej, zwłaszcza w nowej dziedzinie gospodarki i technologii, jaką staje się przemysł kosmiczny.

Z OBCHODÓW DNIA WOJSKA POLSKIEGO

Cały kraj obchodził Dzień Wojska Polskiego. Uroczyste akademie i spotkania żołnierskie stanowiły nie tylko wyraz uznania społeczeństwa dla swego wojska, ale były również dowodem żywej więzi naszych żołnierzy ze społeczeństwem.

NOMINACJE

● W przeddzień święta naszych ludowych sił zbrojnych, 11 października, w warszawskim Belwederze Przewodniczący Rady Państwa, Marszałek Polski **Marian Spychalski** wręczył nominacje nowo mianowanym przez Radę Państwa generałom WP. Akt nominacji na stopień generała brygady otrzymał m.in. pułkownik pilot dr **Józef Kowalski,** komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie.

UROCZYSTE ŚLUBOWANIE

● W 26 rocznicę historycznej bitwy pod Lenino, 12 października w południe, na placu Zwycięstwa u stóp Grobu Nieznanego Żołnierza, tegoroczni absolwenci wyższych i zawodowych szkół oficerskich Wojska Polskiego — najmłodsi podporucznicy złożyli uroczyste ślubowanie.

W akcie ślubowania, a potem w defiladzie, wzięli m.in. udział absolwenci Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. M. Kalinowskiego, Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego, Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. J. Bema, Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych im. gen. W. Wróblewskiego i Wyższej Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej im. kpt. S. Bartosika.

ORDER DLA WOSL

● W uznaniu zasług poniesionych dla umocnienia potęgi powietrznych sił zbrojnych Polski Ludowej, Rada Państwa nadała **Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego Order „Sztandaru Pracy” II klasy.**

POMNIK LOTNIKA W WARCE

● Z inicjatywy Miejskiego Komitetu Frontu Jedności Narodu w Warce, 11 października odsłonięty został w tym mieście **Pomnik Lotnika,** dla upamiętnienia 25 rocznicy pierwszego wylotu bojowego 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Aktu odsłonięcia dokonał dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. Roman Paszkowski.

NAGRODY MON

● Na wniosek Komisji Nagród MON, Minister Obrony Narodowej gen. broni **Wojciech Jaruzelski** przyznał doroczne nagrody i wyróżnienia dla naukowców i twórców, zajmujących się problematyką wojska i obronności kraju.

W dziedzinie sztuki operacyjnej — **wyróżnienie** otrzymał m.in. zespół w osobach: płk prof. **Remigiusz Wojtowicz,** płk dr **Eugeniusz Grysiewicz,** płk dypl. nawig. **Stefan Pawłowski,** płk dypl. nawig. **Ryszard Siedlecki,** płk dypl pil. **Wojciech Łepkowski,** ppłk dypl. nawig. **Władysław Bartocha,** ppłk dypl. **Władysław Bedełek,** ppłk mgr inż. **Władysław Poznański,** ppłk mgr **Józef Sławiński,** ppłk dypl. **Czesław Wroński,** ppłk mgr inż. **Włodzimierz Kobryń,** ppłk inż. **Jan Lisowski** — za pracę „Podstawy taktyki lotnictwa”.

W dziedzinie nauki i techniki — **nagrodę III stopnia** otrzymał zespół w osobach: mgr inż. **Stanisław Trębacz,** mgr inż. **Witold Porębski, Stanisław Biekal,** inż. **Bartłomiej Koper,** inż. **Mieczysław Konaszczuk,** mgr inż. **Anna Czop,** ppłk mgr inż. **Włodzimierz Cieplak** — za opracowanie dwóch wersji zmodyfikowanych śmigłowców.

Nagrodę III stopnia: otrzymał zespół w osobach: mgr inż. **Bronisław Skwara,** inż. **Ryszard Pawlak,** inż. **Adolf Gołoś,** mgr inż. **Włodzimierz Chilmanowicz,** mgr inż. **Andrzej Rejman,** mjr mgr inż. **Stanisław Stasiewicz,** inż. **Ryszard Wikliński** — za opracowanie dwóch wersji zmodyfikowanych śmigłowców.

Wyróżnienie — otrzymał zespół w osobach: ppłk mgr inż. **Henryk Stanienda,** mgr inż. **Czesław Sokołowski,** mjr inż. **Lucjan Płusa,** inż. **Marian Dworowski** — za opracowanie kompleksu zabudowy działu obsługi technicznej samolotów.

W dziedzinie literatury pamiętnikarskiej — **wyróżnienie** otrzymał ppłk pil. **Andrzej Dobrzeniecki** — za książkę „Pamiętnik pilota”.

W dziedzinie filmu — **wyróżnienie** otrzymał zespół w osobach: **Edmund Szaniawski** (reżyser) i **Andrzej Galiński** (operator) — za film szkoleniowy „Współdziałanie lotnictwa myśliwskiego z artylerią OP”.

W dziedzinie publicystyki radiowej — **wyróżnienie** otrzymał **Tadeusz Osmęda** — za realizację audycji radiowej pt. „Młode skrzydła” w rozgłośni wrocławskiej.

W AEROKLUBIE PRL

● Rozkazem Ministra Obrony Narodowej, nominacje wojskowe i odznaczenia otrzymało kilkudziesięciu pracowników Aeroklubu PRL i działaczy lotnictwa sportowego. Złote medale „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny” otrzymali: mjr **Lesław Andrzejewski,** mjr **Zygmunt Przybylski,** mjr **Marian Urbański** i mjr **Henryk Zubel.** Srebrny medal „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny” otrzymał mjr **Alojzy Górny.** Sześciu pracownikom APRL, oficerom lotnictwa, wręczono akty nominacyjne na wyższe stopnie, natomiast pięciu działaczy Aeroklubu PRL **(Bolesław Łabno, Henryk Maciąg, Andrzej Tajchman, Józef Kaszel i Edmund Klonowski)** odznaczonych zostało srebrnymi medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju”. Brązowe medale „Za Zasługi dla Obronności Kraju” otrzymało 20 osób.

Sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk pil. **Stanisław Skalski** wręczył również 75 osobom odznaki „Zasłużonego działacza lotnictwa sportowego”.

(z)

7 GRUDNIA 1969 R. IX KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL

Pod przewodnictwem pełniącego obowiązki prezesa APRL mgr JANA ANTONISZCZAKA obradowało 15 października br. w Warszawie plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

Plenum podjęło uchwałę o zwołaniu w Warszawie na dzień 7 GRUDNIA 1969 R IX KRAJOWEGO ZJAZDU SPRAWOZDAWCZO-WYBORCZEGO AEROKLUBU PRL. Na posiedzeniu zatwierdzono harmonogram przygotowań do Zjazdu oraz przedyskutowano referat sprawozdawczy ZG APRL; omówiono również inne sprawy związane z Krajowym Zjazdem.

W toku obrad członkowie ZG wysłuchali informacji o ustaleniach nowego planu wieloletniego działalności Aeroklubu PRL na lata 1970—75 i 1975—85.

Obecni na posiedzeniu prezes i wiceprezes urzędujący Aeroklubu Poznańskiego zreferowali stan przygotowań do centralnych obchodów 50-lecia lotnictwa sportowego w Polsce. Postanowiono, iż — ze względu na zbliżający się Krajowy Zjazd APRL — odbędą się one w Poznaniu w lutym 1970 r.

Poza tym na plenum omówiono sprawę udziału polskiej ekipy w szybowcowych mistrzostwach świata w USA w 1970 r. oraz podjęto uchwałę o przyznaniu Medali 50-lecia.

Następne plenarne posiedzenie ZG APRL odbędzie się w listopadzie br. (y)

WYSTAWA WKiŁ

W sali Klubu MPiK w Warszawie czynna była w dniach 10—20 października br. ciekawa wystawa obrazująca dorobek Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Wystawę książek WKiŁ otwarto z okazji XX-lecia naszych wydawnictw. Z ogromnego dorobku edytorskiego, wyrażającego się wydaniem 2 399 tytułów książek i podręczników, zaprezentowano 455 książek i 20 czasopism. Wystawa cieszyła się zainteresowaniem nie tylko młodzieży, ale przede wszystkim osób zajmujących się sprawami komunikacji i łączności. Scenariusz i oprawę plastyczną wystawy przygotowali Kazimierz Szmidel i Andrzej Pitera.

Zdjęcie: **J. Stępkowski**



50 LAT POLSKIEGO LOTNICTWA SPORTOWEGO

KAŻDY kto przystępuje do latania sportowego, każdy kto przekracza bramę aeroklubu, aby przystąpić do pracy nad rozwojem naszego lotnictwa sportowego, każdy wreszcie kto rozpoczyna budowę modeli latających — winien sobie uświadomić znaczenie ogromnych zasług, jakie ponieśli wszyscy ci, którzy zainicjowali tworzenie klubów lotniczych, a następnie rozwijali działalność sportową.

Droga do uprawiania sportu lotniczego stoi dzisiaj dla wszystkich otworem. Wkraczający na nią młody człowiek — co prawda nie zaliczony zostanie już do pionierów tego sportu, ale i nie napotyka na piętrzące się trudności organizacyjno-techniczne, a przede wszystkim sprzętowe. Dziś zdecydowana większość spraw związanych z uprawianiem sportu lotniczego jest uporządkowana, mamy dobry sprzęt, doświadczonych instruktorów oraz pomoce naukowe, w tym odpowiednie podręczniki lotnicze.

Działające na terenie naszego kraju aerokluby, spadkobiercy pionierskich poczynań w sporcie lotniczym, rozwijają systematycznie ideę rzuconą przed pół wiekiem.

Historia wysiłków stworzenia centralnej instytucji, zajmującej się sportem lotniczym w Polsce, sięga zarania naszej państwowości. Z inicjatywy redakcji „Polska Flota Napowietrzna" powstaje w październiku 1919 roku Aeroklub Polski w Poznaniu, który po pewnym czasie zostaje przyjęty w poczet członków FAI (patrz strona 2). Dwukrotne założenie Aeroklubu Polskiego, zarówno w 1919 roku w Poznaniu jak i w 1921 roku w Warszawie — nie zapewniło ciągłości działania naczelnej władzy sportu i turystyki lotniczej. Działo się to wskutek trwających walk w 1920 roku, a następnie trudności gospodarczych kraju.

Myśl jednak powołania do życia ośrodków lotnictwa sportowego pozostała. Mnożące się, ze wzrostem aktywności naszego lotnictwa na terenie zagranicznym, potrzeby reprezentacyjne i konieczność podjęcia planowej pracy nad rozwojem sportu i turystyki — nie pozwalają zwlekać. Pracę organizacyjną zainicjowali warszawscy akademicy w październiku 1927 roku. Dwa miesiące później, 15 grudnia, powołano do życia Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie. Nawiązano ponownie współpracę z FAI, która kontynuowana jest do chwili obecnej. Powstają aerokluby akademickie: w Krakowie, Lwowie, Poznaniu i Wilnie.

Sprawujący nadzór nad ARP minister komunikacji powołał w 1929 roku Komisję Lotnictwa Sportowego, która miała na celu regulowanie spraw sportu lotniczego na terenie kraju. W 1932 roku zorganizowano aerokluby akademickie, przekształcając je na otwarte. Cały kraj podzielono na dziewięć rejonów, będących w sferze działania aeroklubów regionalnych. Dziesiąty aeroklub działał na terenie miasta Gdańska. Po pięciu latach nieprzerwanej pracy ARP zrzeszał 1 200 członków, w tym 405 pilotów samolotowych w 10 aeroklubach. Dysponował wówczas 116 samolotami. Pracę propagandową na rzecz lotnictwa sportowego prowadziła wśród społeczeństwa Liga Obrony Powietrznej Państwa (LOPP), gromadząc poważne środki finansowe ze składek społecznych, jak też mając w okresie późniejszym dotacje państwowe.

Sukcesy polskich pilotów uczestniczących w zawodach międzynarodowych, zarówno samolotowych jak i balonowych, przyczyniły się do wzrostu autorytetu ARP poza granicami kraju.

W roku 1936 powstają Kluby Balonowe, następuje rozwój sportu spadochronowego. Szybownictwo należało obok sportu samolotowego do najsilniejszych sekcji w aeroklubach regionalnych.

Mimo iż ARP zachował charakter elitarny, do lotnictwa sportowego napłynęła liczna rzesza utalentowanych pilotów i konstruktorów. Często w skromnych warunkach potrafili oni dać szereg znakomitych konstrukcji samolotów i szybowców i w rezultacie tego uzyskać wiele sukcesów sportowych, umożliwiających osiągnąć wysoką pozycję polskiego sportu lotniczego na arenie międzynarodowej.

Do 1939 r. ARP należał do czołowych Aeroklubów Narodowych w Europie pod względem organizacyjnym, poziomu wyszkolenia, posiadanego sprzętu i osiągnięć w sporcie lotniczym.

Podczas II Wojny Światowej większość członków aeroklubów regionalnych uczestniczyła w walce z wrogiem w kraju i za granicą, w powietrzu i na ziemi, w tym również w ruchu oporu.

Mimo dotkliwych strat, zwłaszcza wśród kadr lotniczych podczas okupacji i wojny, myśl odrodzenia lotnictwa sportowego przetrwała, by od zarania Polski Ludowej wybuchnąć całym entuzjazmem reszty ocalałych instruktorów lotniczych, ciesząc się poparciem społecznym i wielką pomocą państwa. Lotnictwo sportowe otrzymuje od wojska samoloty łącznikowe Po-2, zdobywa z demobilu samoloty „Piper Cub".

Podobnie jak cała gospodarka narodowa, podczas okupacji w jeszcze większym stopniu uległo dewastacji lotnicze zaplecze, obiekty, sprzęt. Stąd też odbudowę lotnictwa sportowego należało zaczynać od podstaw.

10 października 1945 r. ARP reaktywował swoją działalność. Rok później działa już 12 aeroklubów regionalnych. W latach 1945—1956 ARP przechodził różne formy organizacyjne. W grudniu 1956 r, po kolejnym reaktywowaniu się ARP, a następnie zmianie nazwy na Aeroklub PRL, przystąpiono energicznie do odnowy lotnictwa sportowego w naszym kraju.

★

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — stowarzyszenie wyższej użyteczności — obchodzi w 1969 roku 50-lecie działalności sportowej. Aeroklub PRL — to masowa organizacja lotnicza, do zadań której należy kierowanie całokształtem spraw lotnictwa sportowego, rozpowszechnianie wiedzy i umiejętności lotniczych wśród społeczeństwa, prowadzenie i rozwijanie lotniczej działalności szkoleniowej i sportowej oraz reprezentowanie interesów lotnictwa sportowego w kraju i za granicą.

Jednym z głównych celów Aeroklubu PRL jest propagowanie lotnictwa wśród młodzieży. Pod patronatem Aeroklubu PRL działają szkolne Koła Lotnicze, skupiające około 25 tysięcy młodych ludzi. Opiekę nad nimi roztaczają — zgodnie ze statutowymi zadaniami — aerokluby regionalne. W pracy tej pomagają zrzeszeni przy APRL seniorzy lotnictwa. Aerokluby współpracują z organizacjami młodzieżowymi: ZMS, ZHP i ZMW.

Aeroklub PRL przejawia żywą działalność na rzecz obronności kraju i gospodarki narodowej. Rokrocznie aerokluby regionalne prowadzą Lotnicze Przysposobienie Wojskowe I i II stopnia i tym samym zapewniają wojskom lotniczym i powietrzno-desantowym dopływ dobrze przygotowanych kandydatów.

Ogromną rolę spełnia również Aeroklub PRL w przygotowaniu doświadczonych kadr dla lotnictwa zawodowego. Wychowankowie aeroklubów każdego roku uzupełniają personel latający PLL LOT, lotnictwa sanitarnego i gospodarczego. Pomyślnie również prowadzona jest przez Aeroklub PRL działalność na rzecz gospodarki narodowej, poprzez lotnictwo gospodarcze APRL. Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych (dawniej LZUG) współpracuje z ministerstwami Rolnictwa i Leśnictwa w nawożeniu pól i lasów oraz zwalczaniu szkodników. W pracach tych uczestniczy 40 samolotów. PUL pełni też usługi agrolotnicze dla zleceniodawców zagranicznych, ostatnio na terenie Austrii, Tunezji i Libii.

Aeroklub PRL jako jedyny organizator sportu lotniczego w kraju i jedyny reprezentant na forum międzynarodowym, ma ogromny dorobek we wszystkich dziedzinach lotnictwa sportowego.

MODELARSTWO LOTNICZE

Należy do wysoko postawionych dziedzin sportowej działalności Aeroklubu PRL. Wyszkolono już ponad 335 tysięcy modelarzy i przygotowano 12-tysięczną kadrę instruktorów. Modelarze polscy uczestniczyli w 54 spotkaniach międzynarodowych, organizując 5 takich spotkań na własnym terenie. Wywalczono tytuł drużynowego mistrza świata, trzykrotnie tytuł drużynowego wicemistrza świata, dwukrotnie tytuł wicemistrza świata i dwukrotnie tytuł mistrza Europy. Ponadto modelarze zwyciężyli 16 razy w zawodach międzynarodowych. Ustanowili 134 rekordy krajowe. Zdobyli 18 280 odznak wyczynowych i 196 580 odznak wyszkoleniowych.

SPADOCHRONIARSTWO

Sport, który z każdym rokiem coraz bardziej się rozwija i krzepnie. Ogółem wykonano blisko 260 tysięcy skoków z samolotu. Ustanowiono 10 rekordów międzynarodowych oraz wyrównano 8 rekordów absolutnych (0.00 m). Trzykrotnie polscy spadochroniarze stawali na podium dla zwycięzców na mistrzostwach świata: w 1958 roku dwukrotnie Anna Franke (wicemistrzyni świata) i drużyna kobieca — Anna Franke, Antonina Chmielarczyk, Maria Wojtkowska (2 miejsce), w 1968 r. Edward Ligocki (3 miejsce). Spadochroniarze uczestniczyli ponad 30 razy w imprezach międzynarodowych.

SZYBOWNICTWO

Dyscyplina sportu lotniczego, która przysporzyła Polsce najwięcej sukcesów w skali międzynarodowej. Bilans osiągnięć polskiego szybownictwa jest imponujący. Nasi piloci trzykrotnie zdobyli tytuły mistrzów świata: w 1958 roku — Adam Witek, w 1963 roku — Edward Makula, a w 1965 roku — Jan Wróblewski. Tytuły wicemistrzów świata zdobyli: w 1960 roku — Edward Makula, a w 1963 roku — Jerzy Popiel. Trzecie miejsce wywalczyli: w 1956 roku — Marian Gorzelak, w 1960 roku — Jerzy Popiel i Adam Witek, a w 1965 roku — Franciszek Kępka. Polscy szybownicy ustanowili 62 rekordy międzynarodowe. Trzech pilotów: Tadeusz Góra, Pelagia Majewska i Edward Makula wyróżnionych zostało przez FAI najwyższym odznaczeniem szybowcowym na świecie — Medalem Lilienthala. Tytuły zasłużonych Mistrzów Sportu otrzymało 7 szybowników, a tytuły Mistrzów Sportu 155. Polskie władze sportowe 16 razy przyznały szy-

bownikom złoty Medal za Wybitne Osiągnięcia Sportowe, cztery razy srebrny medal i raz medal brązowy. Polscy szybownicy zdobyli 202 Diamentowe Odznaki Szybowcowe (na świecie ponad 600), 172 Złote Odznaki Szybowcowe z dwoma diamentami, 436 Złotych Odznak Szybowcowych z jednym diamentem. Ogółem uzyskano 715 Złotych Odznak Szybowcowych oraz 3417 odznak srebrnych. Polscy piloci szybowcowi uczestniczyli w ponad 50 zawodach międzynarodowych.

SPORT SAMOLOTOWY

Najdłużej, bo od pół wieku, uprawiana dziedzina lotnictwa sportowego. Uzyskano wiele wspaniałych sukcesów sportowych w zawodach międzynarodowych (zwycięstwa: Challenge 1932 — Żwirko i Wigura oraz Challenge 1934 — Bajan i Pokrzywka), w przelotach: Atlantyku — Skarżyński, do Tokio — Orliński. Ustanowiono 18 rekordów krajowych, z których 10 uznano za rekordy międzynarodowe w tym 7 w Polsce Ludowej. W ostatnich latach polscy piloci z powodzeniem uczestniczą poza granicami kraju w akrobacji samolotowej.

BALONIARSTWO

Wspaniałe sukcesy sportowe odnosili Polacy w okresie międzywojennym, wygrywając trzykrotnie Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych o puchar Gordon Bennetta. Zwycięstwa odnieśli: Franciszek Hynek, Zbigniew Burzyński, Franciszek Janik, Antoni Janusz i Władysław Wysocki. W okresie powojennym piękny sukces sportowy w Holandii wywalczył Sławomir Makaruk. Aktualnie działają sekcje w Warszawie, Katowicach, Poznaniu i Tarnowie. Zrzeszają one około 80 członków. Ogółem po wojnie przeprowadzono 11 razy zawody balonowe.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

Bardzo wolno rozwijający się w naszym kraju sport. Do tej pory dwukrotnie przeprowadzono Krajowe Zawody Śmigłowcowe. Jedyny do tej pory rekord międzynarodowy ustanowił Ryszard Witkowski.

★

Aeroklub PRL zadania swe wypełnia przez koordynowanie działalności 37 aeroklubów regionalnych i określanie zadań pozostałych jednostek organizacyjnych, jak Lotnicze Zakłady Naprawcze i Przedsiębiorstwo Usług Gospodarczych.

Najwyższą władzą Aeroklubu PRL jest zwoływany co dwa lata Krajowy Zjazd Delegatów, w którym uczestniczą przedstawiciele aeroklubów regionalnych. Stałe kierownictwo sprawuje Zarząd Główny Aeroklubu PRL poprzez posiedzenia plenarne. Społeczny charakter organizacji na szczeblu centralnym wyraża się działalnością specjalistycznych komisji społecznych: modelarskiej, spadochronowej, samolotowej i balonowej. Jako organy doradcze Zarządu Głównego opiniują one właściwe sobie sprawy przy podejmowaniu ważnych decyzji.

✲

30 października 1969 roku mija pół wieku od powołania do życia organizacji sportu lotniczego w naszym kraju — Aeroklubu Polskiego. Dzisiaj, gdy porównujemy nasz dorobek lotniczy w Polsce Ludowej z latami pionierskimi w sporcie lotniczym i następnie z rozwojem tego sportu, możemy być dumni z pięknych osiągnięć w tej dziedzinie. Zrobiliśmy dużo. Zdobyliśmy wysoką ocenę władz państwowych, szacunek społeczeństwa i autorytet poza granicami kraju. Wysiłek pionierów lotnictwa sportowego nie poszedł na marne. Mamy wspaniałych pilotów i skoczków spadochronowych, modelarzy i szeroki krąg działaczy w pracy społecznej i lotniczej.

Codziennie na lotniskach klubowych szkolą się setki pilotów i skoczków spadochronowych. Piloci latają na sprzęcie zaprojektowanym i całkowicie zbudowanym przez polski przemysł lotniczy. Dostawcami sprzętu dla lotnictwa sportowego są: Szybowcowy Zakład Doświadczalny i Polskie Zakłady Lotnicze.

Wre praca nad rozwojem polskiego lotnictwa sportowego. Młodzież zdobywa doświadczenie lotnicze, tak ważne dla obronności naszego kraju. Dzięki niej polskie niebo nie jest puste.

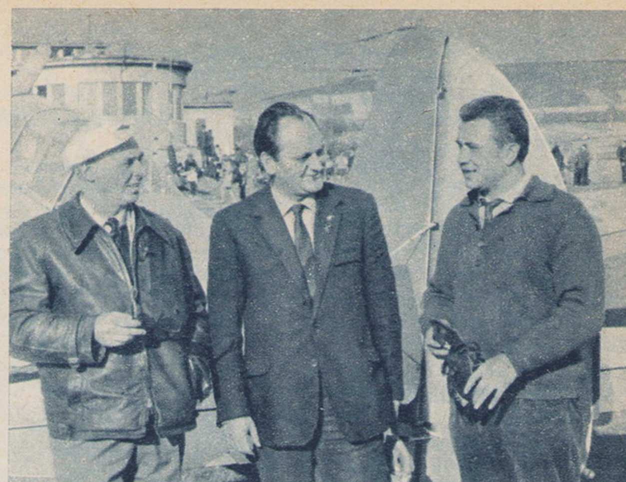
TADEUSZ MALINOWSKI

Zdjęcie: B. Koszewski

Szkolenie samolotowe na jednym z lotnisk klubowych.



ZAWODY ENTUZJASTÓW



Trójka warszawska również i w bieżącym roku okazała się najlepszym zespołem akrobacyjnym w kraju. Od lewej: T. Pawlikowski, Z. Dudzik i W. Kwiatkowski.

Zdjęcia: R. Jakubowski (1) i H. Kucharski (4)

Z godnym podziwu i uznania uporem entuzjaści samolotowej akrobacji zespołowej spotykają się co roku na zawodach, by walczyć o miano najlepszego w Polsce. Inicjator zawodów, Aeroklub Rzeszowski, organizował je po raz pierwszy na własnym terenie w latach 1963 i 1964. W kolejnych latach najlepsze zespoły spotykały się w Kruszynie k/Włocławka, Katowicach, Warszawie i ponownie w Kruszynie. W br. organizatorem VII Ogólnopolskich Zawodów Samolotowych w Akrobacji Zespołowej, rozgrywanych pod patronatem tygodnika „Wiraże" był Aeroklub Kielecki. Pomimo trudności sprzętowych na starcie w Masłowie stanęła rekordowa ilość pięciu zespołów akrobacyjnych. Czteroosobowy zespół stanowił **Śląsk I**, trzyosobowe — **Krosno, Śląsk II i Warszawa**, dwuosobowy — **Świdnik**. Cztery z pięciu zespołów startowały na Jakach-18. Trójka z Krosna zademonstrowała na zawodach pokaz na samolotach T-S8 „Bies", debiutujących w tej imprezie. Wśród zawodników znaleźli się znani piloci, specjaliści akrobacji zespołowej, jak np. prowadzący trójki warszawskiej Zdzisław Dudzik i mistrzowie akrobacji indywidualnej — Stanisław Kasperek i Edmund Mikołajczyk. W sumie 12 pilotów.

Na program zawodów składały się cztery wiązanki (konkurencje), w tym dwie obowiązkowe znane, obowiązkowa nieznana i wiązanka dowolna. Każda z wiązanek układana była na podstawie specjalnie opracowanego na zawody katalogu 33 figur. Poszczególne figury oceniane były przez 5 sędziów. Możliwe do zdobycia noty znajdowały się w przedziale 0—10 pkt. Z oceny sędziów odrzucało się notę najwyższą i najniższą. Uzyskana ocena za każdą figurę mnożona była przez właściwy danej figurze współczynnik trudności. Dla przykładu podać można kilka takich współczynników. Współczynnik 16 miała m. in. ósemka leżąca z lotu odwróconego do odwróconego (bez obrotów) w ławie; współcz. 13 — pętla normalna w szyku „łeb w łeb"; współcz. 12 — zawrót w szyku „etażerka"; współcz. 8 — beczka sterowana wokół własnej osi w klinie, współcz. 4 — korkociąg odwrócony w szyku lustrzanym; współcz. 2 — wywrót szybki w kolumnie. Niezależnie od tego obowiązywało utrzymanie miejsca w strefie (współcz. 15) oraz płynność i łączenie figur (współcz. 10). Wiązanki obowiązkowe znane zawierały w sobie po 17 figur, a wiązanka obowiązkowa nieznana 14 figur. Na wiązankę dowolną przeznaczono 8 minut, co przy zachowaniu standardowego przedziału wysokości wykonywania konkurencji 1 300 m — 200 m pozwalało na wykonanie około 20 figur. Premiowana była także ilość samolotów w zespole w ten sposób, że za każdy następny samolot powyżej 2 doliczano 25% ogólnej ilości zdobytych punktów.

Entuzjaści samolotowej akrobacji zespołowej pod kieleckim niebem.

Trzy pierwsze konkurencje obowiązkowe padły łupem najlepiej przygotowanego zespołu, tzw. trójki warszawskiej, prowadzonej przez **Zdzisława Dudzika**. W jej skład wchodzą ponadto **Waldemar Kwiatkowski i Tadeusz Pawlikowski**. Natomiast w konkurencji ostatniej (wiązanka dowolna) zespół Warszawy zajął dopiero 4 miejsce. W sumie jednak zespół ten po raz piąty w ogóle, a po raz trzeci z kolei i w obecnym składzie, zdobył miano najlepszego samolotowego zespołu akrobacyjnego w kraju. Sukces to tym cenniejszy, że zdobyty w zaciętej i niezwykle wyrównanej walce sportowej.

Drugie i trzecie miejsce we wszystkich konkurencjach i w ostatecznej klasyfikacji zdobyły dwa zespoły Śląska. Szczególnie **Śląsk I**, startujący w składzie 4 samolotów, był bliski ostatecznego sukcesu. Jednak i trzeci w ostatecznej klasyfikacji zawodów, zespół **Śląsk II**, zasłużył na najwyższe uznanie. Podwójne uznanie za starty w obydwu zespołach śląskich należą się jednak pilotom: **Edmundowi Mikołajczykowi** (prowadzący Śląska II) i **Bogusławowi Januszewskiemu** z Aeroklubu Gliwickiego oraz **Felicjanowi Kawali** z Aeroklubu Śląskiego. Wysiłek, jaki włożyli w przygotowanie i wykonanie wiązanek, świadczy o ich wielkim harcie i niemniejszym umiłowaniu akrobacji lotniczej. Dodajmy, że prowadzącym **Śląska I** był ciągle młody **inż. Wacław Kozielski** z Katowic. Zespoły śląskie po odpowiednim treningu będą z całą pewnością ubiegać się już przy najbliższej okazji o pierwsze miejsce w kraju.

Bracia **Stanisław i Ryszard Kasperkowie** z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku byli w najtrudniejszej sytuacji. Startowali tylko we dwójkę, co znacznie zmniejszało ich szanse. Pomimo to, ci doskonali piloci wyraźnie wygrali ostatnią konkurencję, na którą składała się wiązanka dowolna. Według zgodnej opinii obserwatorów, tak dobrze kręcącego zespołu braci Kasperków jak w Kielcach — jeszcze nie widziano. A cóż by dopiero było, gdyby mieli oni do dyspozycji lepsze samoloty?

I wreszcie 3-osobowy zespół Aeroklubu Podkarpackiego. Trójka krośnieńskich pilotów, **Gabriel Legwant** (prowadzący) **Helmut Staś i Jerzy Markiewicz**, to również piloci wysokiej klasy. Ciężkie „Biesy", na których debiutowali w obecnym składzie w Kielcach, choć stanowiły bardzo widowiskowy zespół, nie wytrzymały jednak konkurencji z Jakami-18. W wiązance dowolnej startujący z ostatniego miejsca ambitni piloci z Krosna postawili wszystko na jedną kartę. Ułożyli sobie niezwykle trudną wiązankę, składającą się z figur o najwyższych współczynnikach. I tym razem jednak nie wszystko wyszło. Hart i ambicja, jaką okazali w sportowej walce pod kieleckim niebem, każą jednak przypuszczać, że już w przyszłym roku walczyć będą jak równi z równymi z czołowymi zespołami kraju.

Oceniając w kilku słowach VII Ogólnopolskie Zawody Samolotowe w Akrobacji Zespołowej, należy podkreślić przede wszystkim ich wysoki poziom sportowy, wyższy od tego, jaki zademonstrowano w dotychczasowych zawodach tego rodzaju. Pozytywny to objaw, świadczący o poważnym traktowaniu przez zawodników tej najtrudniejszej dyscypliny lotniczej. Zawody kieleckie były dobitnym dowodem, że trudności sprzętowe, jakie odczuwają piloci akrobacyjni, nie są w stanie zniechęcić wcale nie tak małej grupy entuzjastów samolotowej akrobacji zespołowej. Jesteśmy przekonani, że zapał ten nie skończy się wraz z obecnie eksploatowanym sprzętem, lecz doczeka się lepszych samolotów, na których, obok uznanych już mistrzów, zaprezentować będą mogli swe umiejętności również piloci najmłodszego pokolenia.

Do wysokiego poziomu sportowego dostroili się organizatorzy, którym przewodził kierownik Wydziału Propagandy KW PZPR w Kielcach, Andrzej Pierzchała. Dodajmy, że kierownikiem zawodów był wiceprezes miejscowego aeroklubu, Adam Witek, a kierownikiem sportowym i przewodniczącym komisji sędziowskiej mgr Jerzy Adamek.

Aeroklub Kielecki organizacją VII Ogólnopolskich Zawodów Samolotowych w Akrobacji Zespołowej, zakończonych pokazami lotnictwa sportowego godnie uczcił 25 rocznicę powstania Polski Ludowej i 50-lecie lotnictwa sportowego.

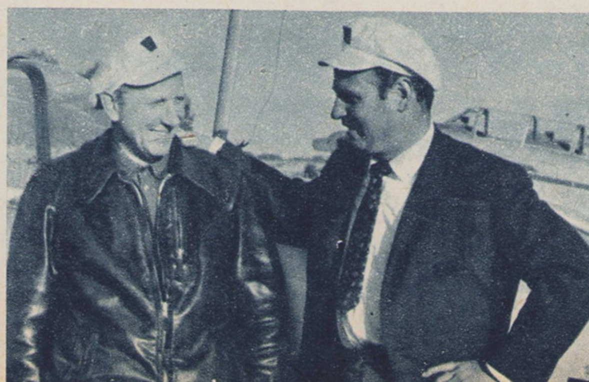
HENRYK KUCHARSKI

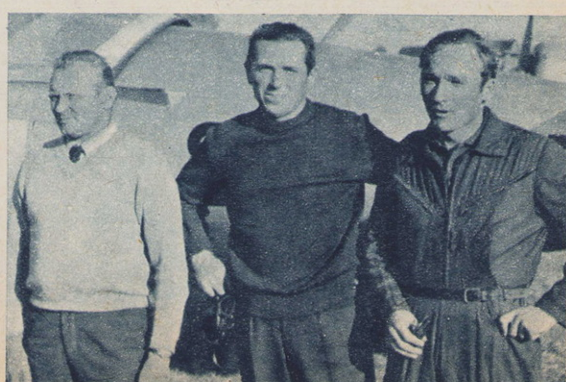
WIĄZANKA OBOWIĄZKOWA NIEZNANA

Beczka sterowana w poziomie jednocześnie w kolumnie w prawo, wywrót sterowany w lewo, wywrót sterowany pod kątem 45 stopni w lewo, wywrót sterowany pod kątem 45 stopni w prawo, zawrót w lewo, zbiórka w zakręcie 360 stopni do klina, dwie pętle w klinie, przejście do kolumny pojedyńczymi zawrotami w lewo, 3/4 pętli i 1/2 beczki pod kątem 45 stopni w kolumnie, zawrót w prawo, zbiórka w zakręcie do ławy o 130 stopni, pętla w ławie, różyczka.

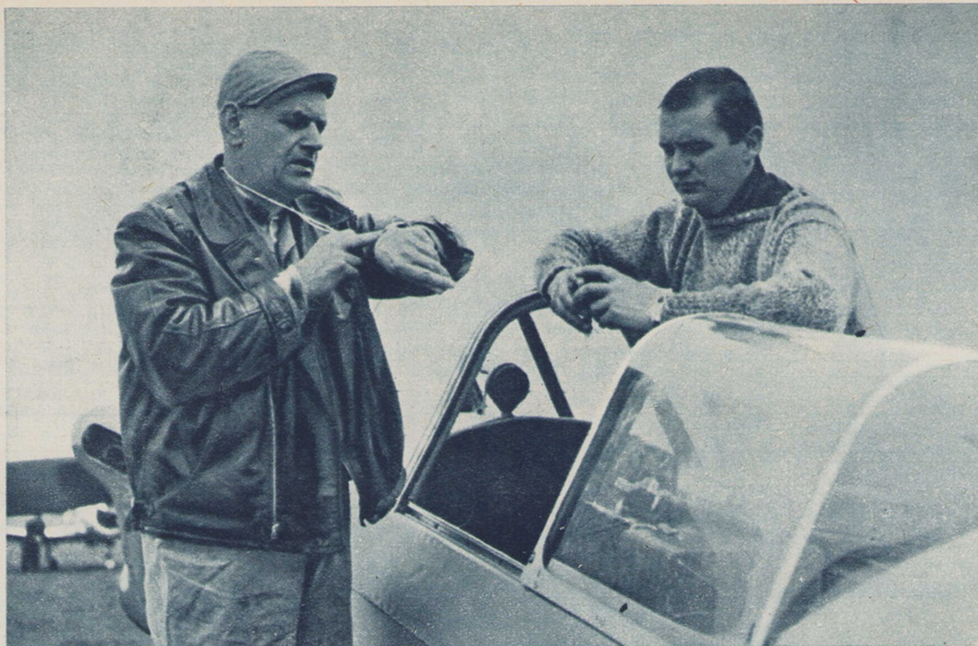
Pozostałe zespoły, poza trójką warszawską, startujące w VII Ogólnopolskich Zawodach Samolotowych w Akrobacji Zespołowej w Kielcach. Od lewej: Śląsk I i II — B. Januszewski, E. Mikołajczyk, W. Kozielski i F. Kawala. ŚWIDNIK — R. i St. Kasperkowie; KROSNO — J. Markiewicz, G. Legwant i H. Staś.







ZA PÓŁ ROKU IX RAJD



Władysław Gawlik i Stanisław Maksymowicz zaliczają się do grupy czołowych, najwybitniejszych postaci rajdowych. Zdjęcie: St. Jaśko

POŁ roku niemal już minęło od chwili zakończenia VIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. To dużo, czy mało czasu? Dość, aby nawet najwięksi jego entuzjaści mogli rajdowe sprawy traktować już z niefałszowaną angielską flegmą, lecz akurat pora, żeby coś niecoś powiedzieć z myślą o przyszłości. Sądzę, iż — zanim komitet organizacyjny IX rajdu zbierze się na swe pierwsze posiedzenie — już teraz warto w oparciu o dotychczasowe doświadczenia zastanowić się, co uczynić, aby przyszłoroczny rajd był jeszcze sprawniej przeprowadzony, aby biorący w nim udział piloci i dziennikarze wynieśli z tej unikalnej imprezy jeszcze więcej korzyści i aby dobra do tej pory sława rajdu nabrała jeszcze większego blasku.

Trudno jest, przyznaję, wymyślić tutaj coś genialnego. Nic dziwnego zresztą. Nad założeniami i regulaminem imprezy myślały i myślą (jestem przekonany) tęgie głowy.

Nie sądzę jednak, aby nie było rzeczą pożyteczną omówić kilku na pozór drobnostek, które — być może — wcale nie są drobnostkami. Przecież z rzeczy drobnych... itp., itd.

Nie będę tutaj trzymał się jakiegoś precyzyjnie ustawionego planu, szufladkującego według ważności rajdowe problemy. Pozwolę sobie na małą improwizację: najpierw to, co pierwsze przychodzi do głowy.

Tak postanowiwszy, biorę najostrzejszy ołówek i przystępuję do przyjacielskiego objechania jednego z mych bardzo zresztą sympatycznych kolegów — dziennikarzy z Krakowa. Nie dlatego, że nie lubię mieszkańców podwawelskiego grodu, o nie, wprost przepadam za tymi czupurnymi chłopakami, a szczególnie takimi co na rajdach latają. Tylko człek ów, pisząc 5 maja w swym dzienniku o udziale w rajdzie krakowskich pilotów, palnął m.in. takie oto zdanko, mające prawdopodobnie służyć ich chwale:

„...dodałbym jeszcze, że nigdy nie narzekali (krakowscy piloci — przyp. mój) na nocleg czy posiłek, nawet na wyjątkowo w tym roku niesprawną i nie zawsze obiektywną pracę komisji sędziowskiej, która była jedynym zgrzytem tegorocznego rajdu".

PRZYZNAJĘ, że szef komisji i na mnie, choć jestem jego kolegą, działał podczas rajdu swym wszystkowiedzącym uśmiechem, przykrótkimi teksasami, dżokejską czapką i grubymi paczkami fotografii w sposób demonicznie niszczący. Przyznaję również, że ilekroć go musiałem zobaczyć na mecie każdego etapu — mamrotałem: lasciate ogni speranza — żegnaj jakakolwiek nadziejo!

No, ale nigdy bym takich słów, jak wyżej cytowane, nie napisał, nawet gdyby mi je zły duch i zawiedzione nadzieje podszeptywały (bywa, hm, i tak).

Coś ty, człowieku, uczynił! Obsmarowałeś najlepszego z dotychczasowych głównych sędziów, najuczciwiej pracującego, kierującego równie obiektywnym i ciężko pracującym zespołem sędziowskim ludzi dobrej woli i wielkiej fachowości.

Bardzo bym sobie i innym uczestnikom rajdów życzył, aby nasze punkty zawsze liczyła *taka* komisja, pod *takim* kierownictwem. Wówczas o rzetelny rozdział tego co każdemu się należy — możemy być spokojni. Piszę to... nawet po fatalnym spaskudzeniu przez moją załogę wrocławskiego etapu, po którym to niesławnym laniu, jakie wówczas dostaliśmy, mógłbym się wściekać na sędziów np. za zbyt chytre usytuowanie w terenie znaku „ygrek", czym można by tłumaczyć naszą etapową porażkę i co mogłoby posłużyć za powód do atakowania sędziów.

No i mam wniosek na przyszłość, jasny jak słońce: niechże dalej taki zespół sędziowski ocenia na rajdach nasze etapowe postępki. Bo komisja sędziowska, proszę Kolegów, to problem pierwszorzędnej wagi.

O zdjęciach obiektów — już napomknąłem. I — chyba do nich powrócę, króciutko.

Było ich, moim zdaniem, jednak za dużo na jednym z etapów. Nie był to wprawdzie etap najtrudniejszy, bo na innym dano nam do zidentyfikowania 10 obiektów i rozłożono jednocześnie na trasie 10 znaków..., a jakoś się przeżyło, i nawet zwyciężyło.

Tak, to prawda, lecz identyfikacja obiektów na podstawie zdjęć — chyba to każdy przyzna — jest czymś nieporównanie trudniejszym od szukania znaków. Bardziej pochłaniającym uwagę, wyczerpującym nerwowo, a w związku z tym — czymś, co przy nadmiernej ilości zdjęć i szalonej ambicji załóg walczących o jak najlepszy wynik może być po prostu przesłanką do wypadku.

Proponuję zmniejszenie ilości zdjęć. Niech to będą fotografie obiektów jeszcze trudniejszych do identyfikacji, zgoda, lecz niech nie będzie ich aż tak wiele. Lubię grać w... tysiąca, bo poker — jest ryzykowny, tym bardziej, że etap z 17 fotografiami to poker *nieziemski*.

KOLEJNA sprawa należy do gatunku bardzo wstydliwych. Poruszę ją jednak, aby coś podobnego nie przydarzyło się w przyszłości.

Oto na jednym z punktów etapowych z samolotu naszych niemieckich gości skradziono pilotowi i dziennikarzowi słuchawki radiowe. Wstyd. Co oni sobie o nas pomyśleli? Skradziono również część lotniczego ekwipunku memu pilotowi, też z samolotu na lotnisku. Organizatorzy etapu rozłożyli ręce: cóż, musiał to uczynić ktoś chyba spośród licznie odwiedzającej lotnisko publiczności...

Możliwe. Ale — i to jest również wniosek na przyszłość — porządek na lotnisku musi być tego wysokiego gatunku, aby absolutnie nic nie mogło z maszyny (z zamkniętą przecież kabiną), zginąć. Wzmocnić ochronę, pilnie baczyć na wszystko, a nawet — nie dopuszczać publiczności do samolotów.

Kiedyś, będąc w Magdeburgu na akrobacyjnych mistrzostwach świata, ze zdziwieniem ujrzałem, iż dla wielotysięcznej rzeszy publiczności wydzielono specjalne rejony, z dala od samolotów, i nikomu z widzów pasjonującego widowiska nawet do głowy nie przyszło, aby przekroczyć choć o metr granicę takiego rejonu. Hm, władze lotniska dobrze, zdaje się, wiedziały co robią, wolały przewidzieć wszelką ewentualność.

Skoro już zahaczyłem o NRD, to nasuwa się od razu następna rajdowa sprawa.

Nie wiem, co na tzw. wysokim szczeblu zaplanowano, a może i uzgodniono, ale wydaje mi się, że czas już najwyższy, żeby wykorzystać sprzyjającą okazję i przekroczyć z rajdem granice państwa. Cóż to za okazja?

NA uroczystym zakończeniu ósmego rajdu jeden z naszych niemieckich gości, zapewne wszyscy to pamiętają, jak najbardziej oficjalnie odczytał (równie oficjalne, co rzeczowe), pismo dyrekcji jednego z olbrzymich zakładów przemysłowych w NRD, w którym to piśmie dyrekcja zobowiązuje się poczynić wszelkie ułatwienia pobytu załóg rajdowych na swym terenie, gwarantuje — jak to mówią — wikt i opierunek, serdecznie zaprasza do skorzystania z oferty. Jednym słowem — pragnie podjąć się organizacji etapu na terenie NRD, planuje spotkania, pokazy, wycieczki itp.

Czy to mało?

Przypominam o tym, aby sprawa nie przyschła. Może wreszcie przez tyle już lat wałkowany projekt wyjścia z rajdem poza granice nabierze realnych kształtów. Jest okazja i należy ją wykorzystać.

A teraz — trochę o wyborze trasy rajdu.

Tak się złożyło, że trasy szeregu ostatnich rajdów przebiegały niemal wyłącznie nad terenami płaskimi — centralnej, wschodniej, północnej i zachodniej części kraju. Południe Polski — skrzętnie omijano. Czas więc, aby po wielu latach powrócić wreszcie w góry. Przypominam sobie, jak ogromnie emocjonujące były trasy pierwszego i drugiego rajdu, wijące się częściowo wśród Gór Sowich i Kaczawskich, jak piękne tam były obiekty do identyfikacji (piastowskie zamki). Niezależnie od emocji czysto sportowych, każdy z nas wyniósł z tych właśnie rajdów wiele niezapomnianych wrażeń natury estetycznej.

Mam, w związku z powyższym, propozycję. Aktualna by ona była oczywiście wówczas, gdyby z rajdowego wyjścia za granicę nic nie wyszło. A może by tak zacząć IX rajd w Krośnie, a potem poprowadzić go przez Bielsko-Białą, Jelenią Górę, Zieloną Górę — do Wrocławia? Góry na nas czekają.

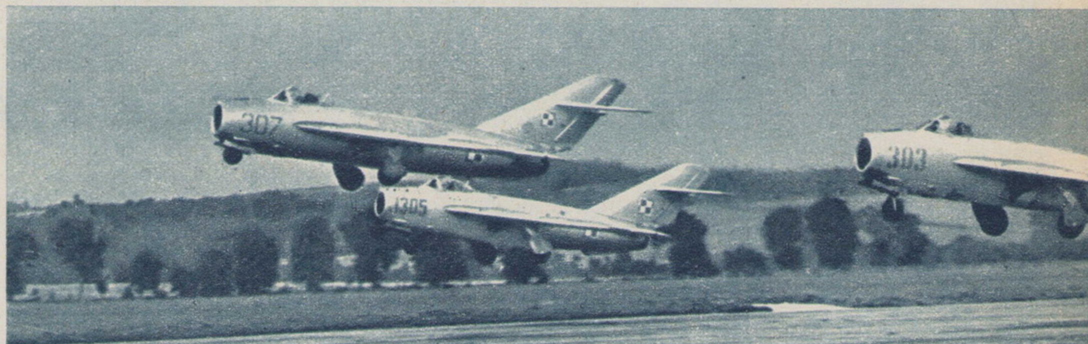
Na koniec — choć w paru słowach — o sprawie, na temat której sporo się między rajdowcami mówiło i mówi, lecz wcale nie pisało. Otóż nie sądzę, aby rzeczą słuszną było wkładanie do jednego kotła artykułów pisanych na konkurs dziennikarski razem z taśmami magnetofonowymi, reportażami telewizyjnymi i filmowymi oraz zdjęciami. Chyba tak być nie powinno.

Może się mylę, ale wydaje mi się, że zawsze większe szanse zdobycia punktów będą mieć koledzy z radia i telewizji od właścicieli ołówków i długopisów, żeby tam nie wiem jak ci ostatni wychodzili ze skóry. Proponuję przemyśleć tę sprawę. A może podzielić dziennikarzy na grupy? Może jakiś współczynnik? Wyjście zawsze jest, tylko trzeba go poszukać. W ostateczności — wymagać tylko prac pisanych.

Na zakończenie — życzę Wam, drodzy koledzy rajdowi oraz sobie samemu, abyśmy się znów za pół roku spotkali na lotnisku pierwszego etapu IX rajdu, szczęśliwi, że znów możemy wziąć udział w tej przepięknej, tak bardzo emocjonującej imprezie, tak wiele realnych korzyści przynoszącej lotnictwu, społeczeństwu, ludowemu państwu.

JERZY ZARĘBSKI

WYCHOWAWCY



Zdjęcia: Jerzy Tobolski

MŁODY, przystojny, energiczny... W jednostce powiadają o nim, że droga do awansu służbowego stoi przed nim otworem. Tak się złożyło, że w 1953 roku został promowany na oficera-pilota wcześniej, niż jego koledzy, z którymi razem uczył się latać. Pozostał w szkole dęblińskiej. Do 1961 roku był instruktorem. Major, wówczas podporucznik, **JAN NOWAK** otrzymał pierwszą grupę podchorążych do szkolenia. Była to grupa nietypowa: jego koledzy, z którymi razem siedział w Dziale Nauk na zajęciach teoretycznych i z którymi zgłębiał tajniki wiedzy pilotażowej. Teraz stał się ich instruktorem. Trochę go to krępowało. Ale wybrnął z sytuacji. Do szkolenia lotniczego podchodził bowiem zawsze poważnie. I nie zważając na to, co pomyślą o nim jego koledzy, nadal był konsekwentny.

Już wówczas doszedł do wniosku, że jednym z najważniejszych elementów powodzenia w lotach jest dokładne przygotowanie naziemne. I tę zasadę, z dobrym rezultatem, stosuje do dziś.

Był również wierny jeszcze innej zasadzie. Uważał, że nie wystarczy samo tylko przestudiowanie podręczników, ale konieczne jest przede wszystkim zgłębienie tajników mechaniki lotu, teorii lotu i innych zagadnień niezbędnych pilotowi na co dzień. Starał się, by w każdej chwili móc odpowiedzieć na pytanie, co w danej sytuacji pilot powinien zrobić i w jaki sposób daną czynność wykonać. Jako instruktor zaś, a obecnie przełożony grupy pilotów w jednostce, od początku swej kariery lotniczej starał się opanować maksimum wiadomości zawodowych, żeby wiedzieć więcej niż jego podwładni.

Gdy przyszedł do pułku bojowego, musiał dostosować się do nowych warunków, do innej sytuacji, niż w szkole. Tu już miał do czynienia nie z podchorążymi, ale z doświadczonymi pilotami. A więc znów jego wiedza musiała podskoczyć w górę. Pilot stale się uczy. Nawet wówczas, gdy nie lata. Mjr Jan Nowak naukę stawia na pierwszym miejscu. Ale czas na lotnisku i w gabinetach metodycznych szybko ucieka. Zdarza się, że zanim piloci się zorientują, dzień upłynie błyskawicznie, a za nim tydzień, miesiąc... A tu wciąż wchodzą nowe elementy do zadań bojowych. Pilot nie może nie nadążać za programem szkolenia. Musi być stale przygotowany do wykonania każdego zadania w powietrzu. Jak temu zaradzić, żeby pilot nie musiał uczyć się kosztem odpoczynku, który jest mu również niezbędny, jak praca, jak szkolenie, jak racjonalne odżywianie? Po prostu trzeba było w pełni, bez straty nawet jednej minuty, wykorzystać czas przeznaczony na szkolenie naziemne — zarówno teoretyczne, jak i praktyczne. Mjr Jan Nowak jest wierny jeszcze jednej zasadzie: że nie może być rozbieżności między teorią, a praktyką. Dlatego, między innymi, na każdej odprawie po lotach lub przed lotami przełożeni, w myśl propozycji mjr. Nowaka, zawsze stawiają przed pilotami w formie pytań kilka kwestii związanych z teorią. Nieraz mogą to być proste zagadnienia. Idzie jednak o to, żeby o nich piloci nie zapominali i żeby je stosowali w praktyce.

Mjr pil. Jan Nowak od 1953 roku wyszkolił wielu pilotów, z których większość lata na samolotach szybkich. Są młodsi od niego wiekiem. Kontynuują i będą kontynuować piękne tradycje LLP.

☆

Takich jak mjr Nowak jest wielu. W tym samym pułku pełni służbę mjr pil. **EDMUND FEDOŃSKI**. W 1944 roku został zmobilizowany do 1 Armii WP w Sumach. Stamtąd trafił do szkoły lotniczej. Pytam mjr. Fedońskiego, czy pamięta swój pierwszy lot i kiedy go odbył? Wyjmuje z kieszeni munduru zniszczoną już kartkę, na której są wypisane chronologicznie wszystkie ważniejsze wydarzenia w jego życiu. Patrzy chwilę na wyblakłe pismo, odnajduje odpowiedni zapis i mówi:

— Pierwszy samodzielny lot na UT-2, w lipcu 1944 roku, w Bugurusłaniu.

— To już przeszło 25 lat za sterami samolotów?! — mówię nieco zdziwiony. — A więc tyle, ile ma ludowe Lotnictwo Polskie!

Proszę mjr. pil. Fedońskiego o krótką biografię.

Sumy i pierwszy samodzielny lot mamy już poza sobą. W 1945 roku szkolenie w lotniczej szkole bojowej w Czkałowie i loty na samolotach Ił-2. W tym samym roku przydział do szkoły lotniczej w Radomiu i objęcie funkcji instruktora na samolotach Po-2. Szkolenie było intensywne. Wszyscy wówczas przypuszczali, że zostaną niedługo rzuceni do walki z Niemcami. Szkolenie zostało zakończone w ostatnich dniach kwietnia, a tu już 9 maja kapitulacja Niemiec.

Pytam mjr. Fedońskiego, za co otrzymał w 1946 roku „Srebrny Krzyż Zasługi".

— Zostałem wówczas przydzielony do dowództwa okręgu w Lublinie. W tym czasie jakaś banda faszystowska rozbiła pododdział naszych wojsk. Trzeba było natychmiast przerzucić tam funkcjonariuszy byłego Urzędu Bezpieczeństwa. Było ich sześciu, musiałem wykonać sześć lotów. Ostatni lot, już w drodze powrotnej, wykonałem z zastępcą dowódcy Okręgu do spraw politycznych. Była już noc, a ja jeszcze nocą nie latałem. Kieruję samolot na lotnisko przyfabryczne w okolicach Majdanka. Nie daję poznać po sobie pasażerowi, że boję się o niego, no i trochę o siebie. Jak wyląduję? Ale mechanicy, którzy oczekiwali mnie na lotnisku, to chłopcy z inicjatywą. Nadlatuję nad lotnisko, patrzę, a tu wkoło, po jego bokach, płoną ogniska. Później okazało się, że w ten sposób mechanicy oznaczyli lądowisko dla mojego samolotu. Pakuły nasycone benzyną i olejem zdały świetnie egzamin. Wylądowałem szczęśliwie i tak gładko, że sam nie zorientowałem się, kiedy to się stało. Dopiero pasażer zapytał mnie, czy latałem nocą. Oczywiście odpowiedziałem przecząco. Lot ten wówczas bardzo przeżyłem.

Później mjr pil. Fedoński dostaje przydział do szkoły dęblińskiej, szkoli nawigatorów, strzelców pokładowych i strzelców rtg. Loty po trasach, bombardowanie, fotografowanie, strzelanie. Następnie szkoli podchorążych. W 1956 roku zostaje naznaczony na stanowisko kierownika Aeroklubu Kieleckiego, gdzie od 1963 roku szkoli pilotów sportowych i „narybek" do oficerskich szkół lotniczych. W 1963 roku wraca do lotnictwa wojskowego i przez cały czas szkoli w pułku bojowym pilotów wojskowych.

Mjr pil. Fedoński 25 lat spędził za sterami samolotów, nie notując żadnego wypadku w powietrzu, ani na lotnisku.

☆

Mjr. pil. **ZYGMUNTA MAZURKA** nie pytam, ile ma lat. Jest pilotem, lata, był czynnym i aktywnym sportowcem, reprezentował Wojska Lotnicze w piłce nożnej i hokeju i — jak powiada — w dalszym ciągu uprawia czynnie sport, jest zapalonym narciarzem.

Początek jego kariery lotniczej, to rok 1945 w 15 lotniczym pułku zapasowym. Wylicza typy samolotów, na których latał w przeszłości: Po-2, Ił-2, Ił-10, Jak-11, TS-8, Jak-12, Li-2, SM-1, SM-2, An-2... Podpowiadają mi jego koledzy: to on wyszkolił pilota, z którego dumny jest cały pułk — mjra Jana Nowaka. Mam punkt zaczepienia: ilu pilotów wyszkolił mjr Mazurek w ciągu swej kariery lotniczej?

— Niestety, trudno jest to określić dokładnie. Z pewnością kilkudziesięciu moich byłych wychowanków lata na różnego typu samolotach. Wśród nich są również dowódcy pułków. Czasem się z nimi spotykam, przeważnie na obozach szkoleniowo-kondycyjnych. Wówczas wspominamy dawne dzieje...

W przeciwieństwie do mjr. Fedońskiego, mjr Mazurek miał kilka razy pecha w powietrzu. W czasie strzelania do rękawa, gdy otworzył do niego ogień, ukazał się dym w silniku. Przerwał strzelanie, musiał przymusowo lądować. A tu wkoło lasy. Wybrał, jak mu się wydawało, dobre miejsce do lądowania, samolot dotyka kołami do gruntu, jednak nie toczy się po nim, lecz zapada się. Miękkie torfowisko. Skrzydła jego samolotu Ił-2 osiadły na bagnie, pilot jakoś wygramolił się z kabiny, zmoczony do suchej nitki.

Innym razem, gdy znajdował się nad poligonem z bombami na pokładzie, również odmówił posłuszeństwa silnik. Nawigator rzucił pospiesznie bomby i znów przymusowe lądowanie. A gdy był jeszcze uczniem w szkole radomskiej, podczas lotu w strefie, odpadło śmigło samolotu, na którym wykonywał zadanie. Wylądował na Po-2 jak na szybowcu.

Ale to były dawne dzieje. Dziś w dalszym ciągu mjr Mazurek szkoli swoich następców, i tych, którzy będą tworzyć historię lotnictwa w następnym ćwierćwieczu. Dumny jest również ze swoich synów.

— Oni też będą moimi następcami — powiada mjr Mazurek. — Starszy — Jacek, zgłębia tajniki budowy maszyn lotniczych w Wojskowej Akademii Technicznej. Młodszy, Ryszard, w przyszłym roku kończy Technikum Budowy Maszyn, ale już teraz lata na samolotach w aeroklubie. Chce koniecznie zostać pilotem. Już teraz przygotowuję go do tego zawodu.

HENRYK SZCZYPEK





STAWKA NA MŁODZIEŻ



JÓZEF KARDYŚ
Prezes Aeroklubu Opolskiego

Na terenie województwa opolskiego działa tylko jeden aeroklub zajmujący się sportem lotniczym. Z powyższego faktu wynika parę wniosków. Przede wszystkim należy właściwie sprecyzować rolę i funkcje klubu w całokształcie potrzeb województwa. Wyliczmy takie potrzeby: rozwijanie sportu lotniczego, szkolenie młodzieży, upowszechnianie tradycji lotniczych. Są to zasadnicze cele aeroklubu, istnieją jednak i inne zadania dla lotnictwa. Rolnictwo i leśnictwo potrzebuje dla niektórych usług lotnictwa gospodarczego. Obecnie usługi na rzecz opolskiego rolnictwa wykonuje zespół lotnictwa gospodarczego działający przy aeroklubie wrocławskim. Myślimy nad uruchomieniem własnej placówki, właśnie w oparciu o Aeroklub Opolski.

Podobnie oceniamy przydatność lotnictwa sanitarnego. Trudno sobie wyobrazić, aby tak stosunkowo gęsto zaludniony region kraju jak opolszczyzna (108 mieszkańców na 1 km kw.), nie posiadał w przyszłości do własnej dyspozycji lotnictwa sanitarnego. Jak z tego widać, również i inne względy uzasadniają potrzebę jasnego określania roli oraz funkcji aeroklubu.

Zatem koncepcja dalszego rozwoju Aeroklubu Opolskiego polega na łącznym rozwoju lotnictwa sportowego, gospodarczego i sanitarnego. Taka jest bowiem gospodarcza i społeczna potrzeba tego regionu.

DECYDUJE BAZA TECHNICZNA

Jasne określenie koncepcji rozwoju aeroklubu pomaga w sposób bardzo istotny sukcesywnie rozbudowywać i usprawniać zaplecze materialne i techniczne, bardzo potrzebne dla działalności merytorycznej. Tak się bowiem złożyło, że aktualne warunki, w których Aeroklub Opolski pracuje, są wyjątkowo trudne.

Potrzebna jest renowacja samej powierzchni lotniska, niezbędna jest budowa odpowiednich magazynów i warsztatów oraz jakiegoś przyzwoitego ośrodka szkoleniowego. Są to główne, a równocześnie niezbędne potrzeby.

Niezbędna jest również poprawa warunków pracy oraz zwiększenie ilości nowoczesnego sprzętu latającego.

Jak więc widać, potrzeby są znaczne. Dlatego też nasz zarząd tak mocno opowiada się za kompleksowym rozwiązaniem zaplecza technicznego. Niezależnie od tego, że takie rozwiązanie jest w sumie tańsze, również realność pomocy materialnej i inwestycyjnej ze strony lokalnych władz w takim przypadku jest znacznie większa. Jesteśmy w pełni świadomi tego, że sam Aeroklub PRL nie jest w stanie pokryć naszych potrzeb. Natomiast w przygotowaniu inwestycji, do opracowaniu samej koncepcji „kompleksowego" rozwoju aeroklubu i sprecyzowaniu niezbędnych potrzeb, pomoc Aeroklubu PRL jest tutaj niezbędna.

NASZ DOROBEK

Dorobek naszego aeroklubu w porównaniu z innymi klubami jest skromny. Tym niemniej bieżący sezon lotny daje nam dużo satysfakcji, bowiem świadczy o przełamaniu wieloletniej stagnacji, a rezultaty, które uzyskaliśmy, zostały osiągnięte w trudnych warunkach technicznych.

Tegoroczne wyniki Aeroklubu Opolskiego są przykładem, jak wiele można zrobić, jeśli główną uwagę skoncentruje się na społecznej pracy, na ludziach młodych, pracowitych i oddanych sprawie lotnictwa. Jeśli jest także dobra atmosfera wśród pilotów i kadry, jeśli prace umiejętnie zostają połączone z działalnością innych organizacji a głównie Związkiem Młodzieży Socjalistycznej i Związkiem Młodzieży Wiejskiej.

PRZED KRAJOWYM ZJAZDEM AEROKLUBU PRL

Pragniemy się pochwalić wynikami uzyskanymi w bieżącym roku.

Sekcja szybowcowa, to ludzie wyłącznie młodzi w sensie wieku i udziału w pracy klubowej. Dlatego też działalność szkoleniowa polega na zdobywaniu uprawnień do II klasy, tak aby w roku przyszłym nastawić się na dalsze wyższe uprawnienia i wyczyny. W liczbach bezwzględnych sytuacja wygląda następująco — w 1968 roku wylataliśmy na szybowcach 737 godzin w ciągu całego roku, a obecnie — jeszcze przed końcem sezonu — wylatane mamy już 880 godzin, mimo że w klubie mamy o 3 szybowce czynne mniej niż w roku ubiegłym. Posiadamy zaledwie trzy szybowce „Mucha-100", jedną „Muchę Standard" i dwa „Bociany". Latamy również oszczędniej, bowiem w roku ubiegłym wylatano 156 h resursu samolotowego na potrzeby sekcji szybowcowej, czyli około 21% w stosunku do nalotu szybowcowego, a w bieżącym sezonie tylko 140 h, co stanowi zaledwie 16%. Młodzi piloci zdobyli już 12 uprawnień do lotów wleczonych i 1 uprawnienie do lotów wysokościowych. Warunki do srebrnych odznak spełniło 10 pilotów, niektórzy piloci uzyskali licencje. Łącznie na szybowcach przeleciano 7 125 km, w tym po trasach zamkniętych 2 381 km. W Całorocznych Zawodach Szybowcowych o memoriał R. Bitnera zdobyto 15 300 punktów, w roku ubiegłym zaś tylko 7 452 punkty. W sekcji szybowcowej biegnie nadal intensywne szkolenie i praca.

Sekcja ta jest dobitnym przykładem, jakie rezultaty można osiągnąć, jeśli umiejętnie połączy się ofiarność i pasję w pracy. Zalety te wykazuje kierownik sekcji szybowcowej pilot **Paweł Woźniak**. Wzorem postawy sportowej jest pilot **Włodzimierz Poleszczuk**, członek prezydium zarządu Aeroklubu, a równocześnie „senior", jak go nazywają młodzi piloci naszego klubu. Przykładem młodości i zapału, jaki przejawiają członkowie sekcji, może być pilotka **Barbara Domeyko**, która rozpoczęła szkolenie w 1968 roku, a obecnie ma już ponad 300 km przelotów i zdobyła II kl. szybowcową.

Zwracamy również uwagę na „ekonomikę" naszych lotów, co nie zawsze było mocną stroną naszego aeroklubu. Średnia liczba wylatanych godzin na 1 szybowiec wynosi dziennie — 5 do 7 godzin. Było to możliwe do osiągnięcia dzięki prawidłowej eksploatacji sprzętu, poprawnej organizacji lotów, lepszej opiece technicznej ze strony mechaników. Udało się przedłużyć żywotność czterech szybowców o 340 h resursu.

W bieżącym roku rozegraliśmy VII klubowe zawody szybowcowe. Puchar zdobył wprawdzie doświadczony i starszy zawodnik pilot **Waldemar Siwy**, ale szczególnie pocieszające jest to, że czołowe miejsce w łącznej punktacji zdobyli młodzi piloci, którzy w zawodach startowali po raz pierwszy.

Podobnie w sekcji spadochronowej główny wysiłek skoncentrowano na ludziach młodych. Sekcja ta posiada już ponad dwukrotnie więcej wykonanych skoków niż w całym roku ubiegłym. Spodziewamy się również i w tej dziedzinie dobrych wyników. Odbyte klubowe zawody są tego potwierdzeniem.

Mimo trudnej sytuacji w sprzęcie samolotowym, uzyskane rezultaty należy uznać jako bardzo pozytywne. W sekcji tej wylatano już 173 godziny, zdobyto sześć uprawnień pilotażowych i trzy uprawnienia na nowe typy samolotów. Nowością są całoroczne zawody samolotowe, w których zdobyto już 956 punktów na 1 200 planowanych. We wrześniu dla uczczenia 25 rocznicy PRL zorganizowaliśmy klubowy rajd pilotów i dziennikarzy opolszczyzny. Zwracaliśmy także dużą uwagę na przygotowanie zawodników do ogólnopolskich zawodów samolotowych.

Mamy prawo cieszyć się również z pracy kół lotniczych, a szczególnie z działalności sekcji modelarskiej, która posiada duży dorobek na skalę krajową. Nasz aeroklub był wielokrotnie gospodarzem krajowych imprez w modelarstwie. Nadal tę działalność będziemy intensywnie rozwijać.

Pragnę jednak jeszcze raz podkreślić, że największy dorobek naszego aeroklubu polega na pozyskaniu dla sportu lotniczego wielu młodych ludzi z zakładów przemysłowych, szkół i wsi. Nastąpiło to wskutek właściwej pracy z kołami lotniczymi, szerokiej pracy rekrutacyjnej w szkołach i zakładach pracy oraz akcji propagandowej.

W ciągu ostatnich dwóch lat na łamach lokalnej prasy ukazało się około 138 notatek, reportaży i publikacji, a w rozgłośni radia opolskiego problematyka lotnicza występowała 24 razy. Organizowane były liczne wycieczki przodowników pracy i nauki na lotnisko, organizowano także wiele lokalnych zawodów, pokazów itp.

Kolejnym, ważnym etapem naszego dorobku, jest ścisłe i merytoryczne współdziałanie z organizacjami młodzieżowymi. Poza wspólnymi obozami, zawodami, uczestnictwem we władzach klubu przedstawicieli ZMS i ZMW, zrobiono wiele w zakresie wprowadzania problematyki lotniczej do klubów młodzieżowych. Bardzo cenimy sobie to współdziałanie, które daje wzajemne korzyści.

Bardzo pozytywnie należy wypowiedzieć się o pracownikach aeroklubu, działaczach sportowych, pomocy wielu organizacji instytucji, a szczególnie zakładów pracy.

Suma tego dorobku stanowi podstawę do tego, że na okres lat najbliższych możemy postawić sobie nowe ambitne zadania.

Załoga Aeroklubu Opolskiego na XII Samolotowe Mistrzostwa Polski (Ostrów Wlkp. 1969 r.). Od prawej: Konrad Kosecki — pilot, Leonard Babiszewicz — mechanik i Jerzy Przystajko — nawigator.

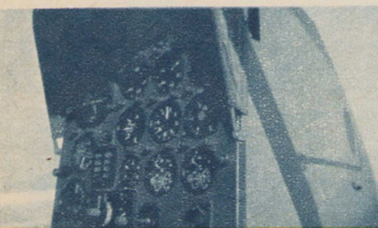


Śmigłowiec Ka-26.

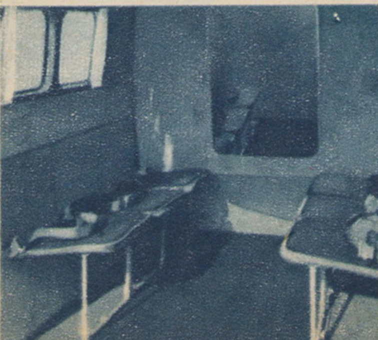
Zdjęcia: Ryszard Witkowski (3) oraz „Aviaeksport".

KA-26 ŚMIGŁOWIEC-KAMELEON

Mgr inż. **BOGUSŁAW J. WITKOWSKI**



Wyżej: Tablica przyrządów pokładowych. Niżej: Wnętrze kabiny pasażerskiej.



ŚMIGŁOWIEC radziecki Ka-26 konstrukcji Nikołaja Kamowa można śmiało przyrównać do kameleona. Dzięki łatwo wymiennym elementom doczepianym do zespołu stałego (tzw. nosiciela) może on występować w następujących wersjach podstawowych: pasażerskiej, towarowej, rolniczej i latającego dźwigu.

Napęd śmigłowca składa się z dwóch silników tłokowych M-14W-26 o mocy 325 KM każdy, konstrukcji I. Wiedieniejewa. Silnik M-14W-26 budowany był specjalnie dla śmigłowca Ka-26 i różni się od poprzednich wersji większą mocą i zwiększoną niezawodnością. Umieszczenie silników na zewnątrz, z boków kadłuba, zmniejsza pracochłonność okresowych przeglądów i umożliwia łatwą wymianę. Dla odjęcia silnika wystarczy wyjąć cztery sworznie i odłączyć przewody. Śmigłowiec może pracować w obszarach zapylonych oraz w każdych warunkach klimatycznych, bez specjalnego przystosowania.

W razie uszkodzenia silnika w locie zostaje on automatycznie odłączony od przekładni, a system sterowania pozwala pilotowi szybko przejść do lotu z jednym silnikiem pracującym. Śmigłowiec Ka-26 może kontynuować lot poziomy z jednym silnikiem pracującym (z pełnym obciążeniem użytecznym), a następnie bezpiecznie wylądować, praktycznie bez dobiegu. W razie uszkodzenia dwóch silników śmigłowiec może wylądować na zasadzie autorotacji. Długość dobiegu nie przekracza wówczas 30—40 m.

Łopaty wirnika śmigłowca są wykonane z tworzywa sztucznego, zbrojonego włóknem szklanym, metodą prasowania na gorąco. Daje to idealną powierzchnię, niski koszt produkcji, długą żywotność oraz pełną zamienność łopat.

Kabina załogi zapewnia dobrą widoczność. Przesuwane drzwi ułatwiają opuszczenie kabiny w trudnych warunkach. Obok pilota umieszczony jest drugi członek załogi lub pasażer. W razie potrzeby każdy śmigłowiec Ka-26 może otrzymać łatwy do zdejmowania drugi komplet sterownic, co umożliwia szybkie przystosowanie maszyny do lotów szkoleniowych lub treningowych.

Fotele załogi — z regulowaną wysokością. Nawet długotrwałe loty na śmigłowcu nie powodują zmęczenia załogi dzięki łatwemu pilotażowi i wygodnej pozycji pilota. Specjalny filtr zabezpiecza kabinę załogi przed dostaniem się tam chemikaliów agrolotniczych.

Benzynowy podgrzewacz o małych wymiarach zapewnia ogrzewanie powietrzem kabiny pasażerskiej oraz kabiny załogi. Śmigłowiec Ka-26 jest przystosowany do wykonywania lotów zarówno w ciągu dnia jak i nocy. Pilot ma na swoje usługi komplet nowoczesnego wyposażenia radionawigacyjnego.

W każdej wersji użytkowej śmigłowca zostawia się najmniejszy potrzebny komplet wyposażenia pokładowego, co obniża koszty eksploatacyjne i daje możliwość zwiększenia obciążenia użytecznego.

WERSJA PASAŻERSKA

Śmigłowiec otrzymuje odejmowaną kabinę towarowo-pasażerską, w której mieści się 6 pasażerów. Odchylane fotele i szeroki otwór drzwiowy pozwalają wykorzystać kabinę do przewożenia różnych ładunków. Przez luk w podłodze kabiny można wykonywać operacje ratunkowe; w tym przypadku na śmigłowcu instaluje się elektryczną wciągarkę o udźwigu do 150 kG. W kabinie śmigłowca można swobodnie umieścić dwóch chorych leżących i dwóch siedzących oraz towarzyszącego im lekarza. Śmigłowiec jest bardzo przydatny do prac zwiadu geologicznego, ponieważ w jego kabinie (lub na platformie)

DANE CIĘZAROWE SMIGŁOWCA KA-26

	Wersja pasażerska	Wersja rolnicza		Wersja towarowa	
		z opryskiwaczem	z opylaczem	z platformą	z dźwigiem
Ciężar całkowity (kG)	3 250	3 250	3 250	3 250	3 250
Ładunek użyteczny (kG)	do 900	do 900	do 900	do 1 065	do 1 100
Ciężar własny (kG)	2 100	2 216	2 216	2 085	2 050
Paliwo (kG)	360	100	100	100	100

można ustawić dowolną aparaturę i operatora.

Generator pokładowy o mocy do 15 kW zapewnia zasilanie wielu urządzeń energią elektryczną. Małe wymiary i zwrotność śmigłowca Ka-26, w połączeniu z dużym zasięgiem lotu, otwierają szerokie możliwości przystosowania go do potrzeb zwiadu przeciwlodowego oraz do obsługi flotylli rybackich z bazą na statku.

WERSJA TOWAROWA

Śmigłowiec zamiast kabiny pasażerskiej otrzymuje platformę towarową z burtami odchylanymi do załadunku.

WERSJA ROLNICZA

Śmigłowiec jest wyposażony w aparaturę dla chemikaliów ciekłych i sypkich, jak również dla nawozów mineralnych. Współosiowy układ wirników nośnych wytwarza strumień powietrza, który donosi chemikalia do wszystkich części roślin, pokrywając je równomiernie. Platforma ładunkowa ustawiona na śmigłowcu w wersji rolniczej pozwala transportować do miejsca pracy cały komplet aparatury i naziemnego wyposażenia koniecznego do stworzenia własnej bazy naziemnej.

LATAJĄCY DŹWIG

Śmigłowiec Ka-26 w roli latającego dźwigu służy do przewożenia ładunków o dużych rozmiarach.

EKONOMICZNOŚĆ

Radzieckie zjednoczenie „Aviaeksport" podaje następujące dane ekonomiczne dotyczące śmigłowca Ka-26 (w dolarach USA):

1 godzina lotu (przy nalocie 1 500 h rocznie i zasięgu operacyjnym 300—400 km) — 74,60 dol.
1 km lotu — 0,62 dol.
1 tonokilometr — 0,85 dol.
1 pasażerokilometr — 0,09 dol.
Obróbka 1 ha użytków rolnych (przy nalocie 1 500 h rocznie i wydatku chemikaliów 250 l/ha) — 1,90 dol.

DANE TECHNICZNE

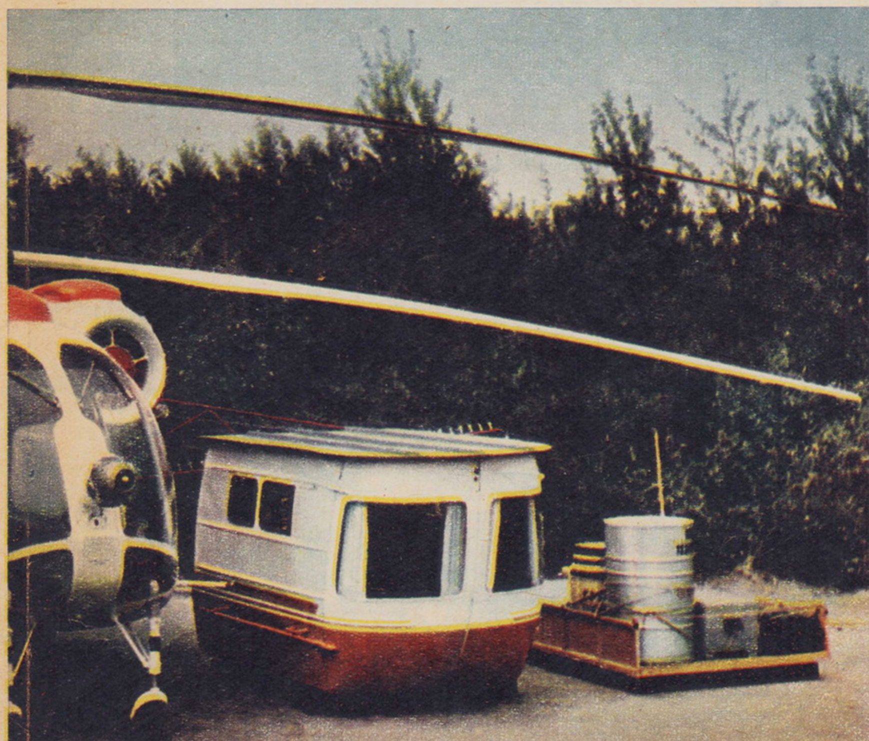
Wymiary:
Długość z wirnikami nośnymi — 13,00 m
Długość bez wirników nośnych — 7,75 m
Wysokość — 4,05 m
Szerokość — 3,64 m
Średnica wirników nośnych — 13,00 m
Rozmiary kabiny towarowo-pasażerskiej:
Długość podłogi — 1,83 m
Szerokość podłogi — 1,25 m
Wysokość — 1,40 m
Otwór drzwiowy — 1,25 x 1,40 m
Wysokość progu — 0,37 m

Osiągi:
Prędkość max. — 170 km/h
Prędkość przelotowa — 150 km/h
Prędkość ekonomiczna — 90 km/h
Pułap — 3 000 m
Zasięg z 7 pasażerami i rezerwą paliwa na 30 min lotu —400 km.
Długotrwałość lotu z prędkością ekonomiczną — 3,7 h.
Max. zasięg lotu z dodatkowymi zbiornikami — 1 200 km.

Śmigłowiec Ka-26 w dwóch wersjach rolniczych







Elementy wymienne śmigłowca Ka-26: kabina pasażerska i platforma towarowa



Śmigłowiec Ka-26 w akcji ratowniczej. Widoczny jest otwarty luk dolny.

SPORT SAMOLOTOWY

● **Na lotnisku DOSAAF w Ługańsku odbyły się mistrzostwa ZSRR na samolotach odrzutowych. Pogoda utrudniała przebieg kolejnych konkurencji, szczególnie wykonywanie figur akrobacji w pionie. Zwycięzcą pierwszej konkurencji, polegającej na wykonaniu 10 figur akrobacji, został instruktor aeroklubu w Kursku — Władysław Celebrowski. Druga konkurencja polegała na dokładności wykonania startu, lotu po kręgu i lądowaniu na płaszczyźnie o ograniczonych rozmiarach. Pierwsze miejsce zdobył tu pilot wojskowy mjr G. Kułagin.**

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

● **W uzupełnieniu wiadomości zamieszczonej już uprzednio, podajemy szczegóły rozegranych ostatnio mistrzostw śmigłowcowych ZSRR. Z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych — mistrzostwa musiano rozpocząć od drugiej konkurencji. Polegała ona m.in. na wykonaniu zrzutu ze śmigłowca meldunku do koła o średnicy 2,5 m oraz próbie lądowania w „kojec" o wymiarach 10 x 10 m. Pierwsze miejsce i maksymalną ilość 300 punktów zdobył tu A. Pisanienko.**

Druga z kolei (a pierwsza wg regulaminu) konkurencja polegała na wykonaniu lotu na małej wysokości, na dokładność pilotowania. Miesięcznik „Krylia Rodiny" ufundował w tej konkurencji specjalną nagrodę: za efektowność i elegancję pilotażu. Nagrodę te przyznano W. Demidowowi. Znów maksimum — 300 pkt. zdobył A. Pisanienko.

Bardzo zacięta walka toczyła się w trzeciej konkurencji: przelocie po nie znanej trasie o zamkniętym obwodzie, połączonym z lądowaniem w dwóch miejscach. Sensacyjne, trzecie z kolei zwycięstwo odniósł tu znów A. Pisanienko.

W klasyfikacji drużynowej tytuł mistrzowski wywalczyła pierwsza reprezentacja Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Spadochronowe mistrzostwa Austrii przeprowadzone zostały — wskutek złej pogody — w dwóch „ratach": w pierwszych dniach czerwca oraz w pierwszych dniach lipca, na lotnisku Wels. W finałach startowało 29 mężczyzn w klasie seniorów oraz 17 osób w klasie juniorów (w tym kobiety). Tytuł mistrza Austrii w skokach kombinowanych wywalczył skoczek wojskowy Volk, zdobywając również tytuł mistrzowski w skokach figurowych. Mistrzem w skokach na celność lądowania został skoczek wojskowy König. W klasie juniorów mistrzostwo zdobył Gojer. W czasie mistrzostw wykonano ogółem 27 skoków w sam środek koła. W skokach na celność lądowania tytuł mistrzowski w klasyfikacji drużynowej zdobyła reprezentacja armii austriackiej.**

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Włoskie** zakłady Fiat przyjęły zamówienie rządowe na produkcję licencyjną 165 amerykańskich samolotów Lockheed F-104S, osiągających prędkość M=2,4.

● **Dwie** zachodnioniemieckie firmy: Messerschmitt--Bölkow i Hamburger Flugzeugbau będą po połączeniu się drugimi w Europie zachodniej pod względem wielkości zakładami lotniczymi (palmę pierwszeństwa dzierżą tu francuskie zakłady Sud Aviation). W ten sposób liczba głównych producentów sprzętu lotniczego w NRF, a tym samym i wojskowego, zredukuje się do trzech. Dwaj pozostali potentaci, to zakłady Dorniera i VFW (Vereinigte Flugtechnische Werke).

● **Znany** amerykański wojskowy zespół akrobacyjny „Thunderbirds" zmienia samoloty, pozbywając się dotychczas używanych North American F-100 na korzyść nowocześniejszych McDonnell Douglas F-4E „Phantom II".

● **25 września** br. na terenie zakładów Sikorskiego w Stratford (USA), odbyła się ceremonia przekazania delegatom zachodnioniemieckiej Bundeswehry dwóch pierwszych — spośród ogólnej liczby 135 — ciężkich śmigłowców S-65. Pozostałe 133 śmigłowce zbudują zakłady Sikorskiego do roku 1974 w koprodukcji z zachodnioniemieckimi zakładami lotniczymi.

● **Sześć** zachodnioniemieckich samolotów RF-104 G wykonało grupowy przelot Atlantyku na trasie długości 9 655 km. Start nastąpił w Jever, skąd trasa prowadziła nad Szkocją, Islandią, Grenlandią, Labradorem — do bazy Luke w USA (Arizona). Samoloty lądowały po drodze sześciokrotnie. W ten sam sposób dokonano przelotu powrotnego, po 4 dniach przerwy w Luke.

POLONICA

● **Austriackie** czasopismo lotnicze „Austroflug" zamieściło w numerze 8/9 (sierpień — wrzesień) z br. obszerny artykuł pióra Friedricha Müllera, zatytułowany „Der erste Gegner der Luftwaffe" (Pierwszy przeciwnik Luftwaffe), poświęcony udziałowi polskiego lotnictwa wojskowego w walce z lotnictwem hitlerowskim podczas kampanii wrześniowej 1939 roku. Autor artykułu szczegółowo analizuje stan wyposażenia lotnictwa polskiego i niemieckiego, a następnie — niemal dzień po dniu — relacjonuje przebieg działań w powietrzu, w powiązaniu z akcją wojsk lądowych. Podkreślając wielką przewagę lotnictwa niemieckiego pod względem technicznym jak też ilości użytych samolotów, Müller kończy swój ciekawy i nacechowany sympatią oraz uznaniem dla Polaków artykuł w ten sposób: „Polskie Lotnictwo zostało pokonane, ale bynajmniej nie wyłączone z akcji. W toku dalszych działań wojennych niemiecka Luftwaffe znów się spotkała z polskimi pilotami, latającymi w 14 dywizjonach RAF".

Artykuł Friedricha Müllera zaopatrzony został w fotografię polskiego samolotu myśliwskiego PZL P-7.

RÓŻNE

● **W Pradze**, w dniach 13—14 czerwca br. odbył się IV walny zjazd organizacji SVAZARM, w skład której wchodzi m. in. lotnictwo sportowe. W zjeździe uczestniczył prezydent CSRS Ludvik Svoboda oraz delegacje pokrewnych organizacji z ZSRR, Polski, Węgier i NRD. Zjazd opracował szereg dokumentów, które postulują m. in.: wypracowanie koncepcji ściślejszego powiązania działalności lotnictwa z życiem społeczeństwa, zaplanowanie wspólnie z innymi organizacjami i instytucjami naukowymi długofalowego rozwoju lotnictwa sportowego i spadochroniarstwa i wyrównanie rozwoju w/w dziedzin w Czechach i na Słowacji.



Lotnisko „Tatry"

W odległości czterech kilometrów na północny zachód od Popradu znajduje się lotnisko o nazwie „Tatry". Lotnisko położone jest u stóp Wysokich Tatr, które w odległości zaledwie 5 kilometrów strzelają w niebo najwyższymi szczytami: Gerlacha (2 655 m), Łomnicy (2 632 m) i Rysów (2 499 m). Od początku lat pięćdziesiątych lotnisko objęte było komunikacją lotniczą. Początkowo port obsługiwał lekkie samoloty (Aero-45, Morava L-200), a później DC-3 i Ił-14.

Wzrastający ruch turystyczny w regionie Tatr, a jeszcze szybciej rosnące potrzeby na przewozy lotnicze, spowodowały konieczność modernizacji pola wzlotów, urządzeń portowych i organizacji ruchu lotniczego. W 1967 roku rozpoczęto szeroki program generalnej rozbudowy i unowocześniania portu lotniczego. Ze względu na tok prac regularny ruch lotniczy został zawieszony, utrzymano jedynie połączenia lotnicze przy pomocy aerotaxi. Obecnie prace budowlane dobiegają końca i przewiduje się, że już z początkiem 1970 r. port lotniczy „Tatry" ponownie zostanie włączony do regularnej sieci Czechosłowackich Linii Lotniczych. Tak więc turyści krajowi i zagraniczni będą mogli drogą lotniczą udać się na najbliższe Narciarskie Mistrzostwa Świata — FIS, jakie organizuje Czechosłowacja w Tatrach w lutym 1970 r.

W czasie rozbudowy lotnisko zostało znacznie powiększone. Będzie ono mogło obsługiwać ciężkie samoloty turbośmigłowe i odrzutowe. W przyszłości planuje się również przedłużyć drogę startową o dalsze 600 metrów.

Zorganizowanie dogodnej i szybkiej komunikacji lotniczej z Popradem jeszcze bardziej wzbudzi turystyczne zainteresowanie Tatrami.

Dr M. Mikulski

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Indyjskie** linie lotnicze „Air India" zamówiły w USA trzy olbrzymie samoloty Boeing-747, w wersji B (ulepszonej).

● **Towarzystwa** „Air France", „Alitalia", „Lufthansa" i „Sabena" utworzyły wspólną organizację techniczną obsługi i remontu mających wejść do eksploatacji na ich liniach samolotów Boeing-747. Umowa przewiduje, że wszelkie sprawy dotyczące płatowców weźmie na siebie „Air France", silników — „Lufthansa", zaś wyposażenia i oprzyrządowania — „Sabena" i „Alitalia".

● **Od października** ub.r. pasażerowie dalekodystansowych linii brytyjskich BOAC otrzymują w samolotach nowe czasopismo „Welcome Aboard" (Witamy na pokładzie). Czasopismo to ukazuje się co dwa miesiące, zaś nakład każdego numeru wynosi 0,6 mln egzemplarzy. Zadaniem pisma jest dostarczenie pasażerom informacji z dziedziny przemysłu, techniki i nauki oraz dobrej rozrywki, czemu mają służyć żywo pisane reportaże, krótkie opowiadania oraz dział krzyżówek i różnego rodzaju szarad.



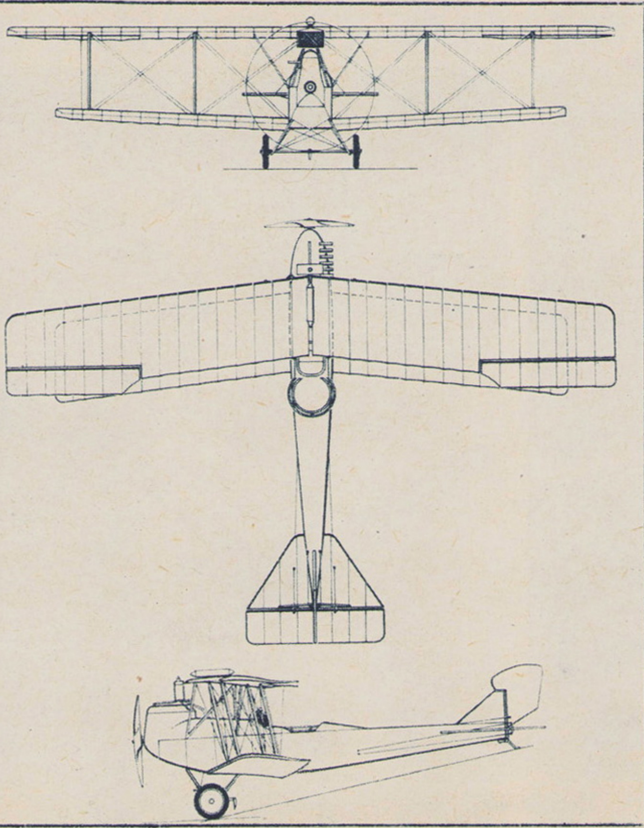
LOHNER BI/CI

Przed wybuchem pierwszej wojny światowej wiedeńczyk Jakub Lohner rozpoczął budowę samolotów wojskowych. W roku 1913 wytwórnię opuścił dwupłatowiec ze 100-konnym silnikiem Austro - Daimler. W chwili rozpoczęcia działań wojennych lotnictwo austrowęgierskie dysponowało już pewną liczbą samolotów typu „Lohner-B". Dla celów szkoleniowych zbudowano wersję „C" z silnikiem o mocy 85 KM. W roku 1915 pojawił się w oddziałach lotniczych nowy typ oznaczony symbolem „E". Miał on silnik Mercedesa 100 KM. W latach 1915 — 1916 do najpopularniejszych należał typ „C—I" (pokazany na rysunku). Samolot ten przeznaczony był przede wszystkim do rozpoznania powietrznego.

Załoga: 2 osoby, prędkość maksymalna 137 km/h.

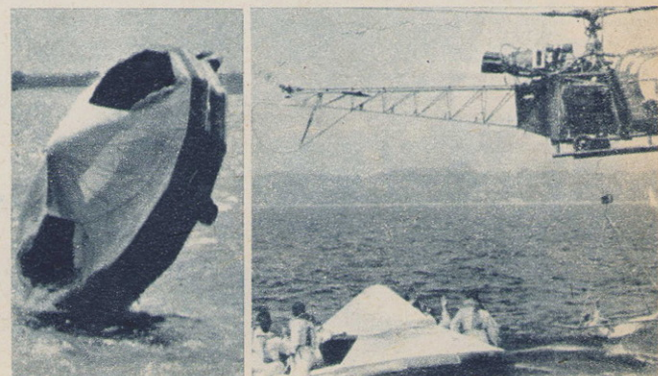
Podstawowe dane: rozpiętość — 13,47 m, długość — 7,90 m, ciężar własny — 620 kG, ciężar całkowity — 880 kG. Wersja B—1 nie miała uzbrojenia. W wersji C—I samolot miał 1 karabin maszynowy.

P. E.



Pasażer za burtą!

53-kilogramowa pneumatyczna łódź ratunkowa już jest na falach morza. 26 pasażerów samolotu pasażerskiego Boeing-707, który przymusowo wodował, znajdzie w niej za chwilę ratunek. W innych tego rodzaju łodziach — uratuje się reszta pasażerów. Są to oczywiście tylko ćwiczenia. Na zdjęciu z prawej — śmigłowiec ratowniczy zabiera pasażerów łodzi i przy użyciu specjalnej siatki transportuje ich w bezpieczne miejsce.



ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

30 września odbyła się w ośrodku kosmicznym na Przylądku Kennedy'ego konferencja prasowa z udziałem Charlesa Conrada, dowódcy statku „Apollo-12", którego start ma nastąpić 14 listopada br.

Mówiąc o zbliżającej się wyprawie na Księżyc, Conrad oznajmił, że zgodnie z ustalonymi planami, wraz z Alanem Beane'm mają wylądować na Księżycu w strefie Oceanu Burz w dniu 19 listopada o godz. 7 min. 57 (czasu warszawskiego). Spędzą oni na powierzchni Srebrnego Globu prawie półtora dnia i w tym czasie odbędą dwa spacery trwające po 3 i pół godziny, oddalając się od swego pojazdu na odległość ok. 800 m. W tym samym czasie Richard Gordon będzie krążyi po orbicie księżycowej na pokładzie macierzystego statku „Apollo — 12".

Załoga „Apollo — 12" ma przywieźć na Ziemię kamerę telewizyjną i trzy inne fragmenty sondy „Surveyor — 3", która wylądowała na Księżycu przed dwoma i pół laty. Oczekują na to naukowcy, którzy chcą ustalić, jakim zmianom uległy części wystawione na tak długie działanie najrozmaitszych czynników na powierzchni Księżyca. Jak zaznaczył Conrad, powodzenie tej próby zależy od tego, w którym miejscu wyląduje „Apollo — 12".

★

Wyprawa księżycowa przy wykorzystaniu rakiet typu „Saturn-V" wymaga ogromnych ilości paliwa. Wymienić warto, że paliwo dostarczane jest na miejsce startu w 25 000-litrowych pojemnikach umieszczonych na transporterach samochodowych. Pojemniki te zbudowane są na zasadzie termosu. Przed startem „Apollo — 11" dostarczono na Przylądek Kennedy'ego 1,9 mln litrów płynnego tlenu i 5,7 mln litrów płynnego wodoru.

★

Planowany na rok 1972 start orbitalnej pracowni NASA przewiduje najpierw wyrzucenie bezzałogowego obserwatorium astronomicznego, a w dzień później dostarczenie na orbitę ziemską trzech astronautów, którzy mają przebywać w Kosmosie około 28 dni. Wysokość lotu 350 km. W przyszłości podejmowane mają być wyprawy orbitalne trwające 50 dni.

★

Niedawno w Salzburgu (Austria) odbyło się doroczne zebranie austriackiego towarzystwa astronautycznego i 18 kongres Towarzystwa Astronautycznego im. Hermanna Obertha (działającego na terenie NRF). Kongres zgrupował 400 naukowców i około 150 dziennikarzy z różnych państw. W obradach uczestniczył 76-letni H. Oberth, jeden z pionierów astronautyki. W roku 1923 Oberth opublikował książkę pod tytułem „Rakieta w przestrzeni międzyplanetarnej". W pracy tej Oberth zdefiniował zadania i możliwości przyszłych wypraw kosmicznych.

★

Dnia 6 października z terenu ZSRR wyrzucono nowego sztucznego satelitę Ziemi. Jest to satelita służący potrzebom meteorologii. Nosi nazwę „Meteor". Jak wynika z pierwszych informacji napływających z ośrodka koordynacyjnego, aparatura zainstalowana na pokładzie sputnika działa bez zarzutu. Wkrótce spodziewane są pierwsze seanse łączności i transmisja obrazów chmur.

★

Pierwsze próbki podłoża księżycowego zostały już dostarczone, zgodnie z zapowiedzią, uczonym kilku państw. I tak 25 mg materii księżycowej otrzymał jako pierwszy profesor Geiss z uniwersytetu w Bernie (Szwajcaria). Na liście uczonych, którzy otrzymają próbki, znajdują się 142 osoby. Dwaj uczeni amerykańscy, którzy prowadzą podstawowe doświadczenia, otrzymali największą ilość materii, bo aż 2,4 kG.

★

Dr George Mueller, gen. Samuel Phillips i George Haze są pierwszymi odznaczonymi niedawno ustanowioną nagrodą NASA, przeznaczoną dla osób wyróżniających się w realizacji programu Apollo.

★

6 listopada ma być wyrzucony sztuczny satelita zachodnioniemieckiej produkcji, znany pod mianem „Azur". Satelitę wyniesie na orbitę ziemską pojazd rakietowy typu „Scout".

★

40 kongres medycyny kosmicznej odbył się w dniach 5—8 maja w San Francisco. Udział w kongresie wzięło 216 lekarzy z całego świata. Wśród referatów szczególną uwagę zwrócił wykład dr. C. A. Berry'ego, kierownika medycznego programu „Apollo". Następny kongres zwołany został na 27—30 kwietnia 1970 roku do Saint-Louis. (USA).

★

W końcu roku 1970 zapowiadany jest start próbny rakiety „Europa" z terenu centrum kosmicznego w Gujanie francuskiej. Obecnie technicy rozpoczęli wstępne prace związane ze startem.

★

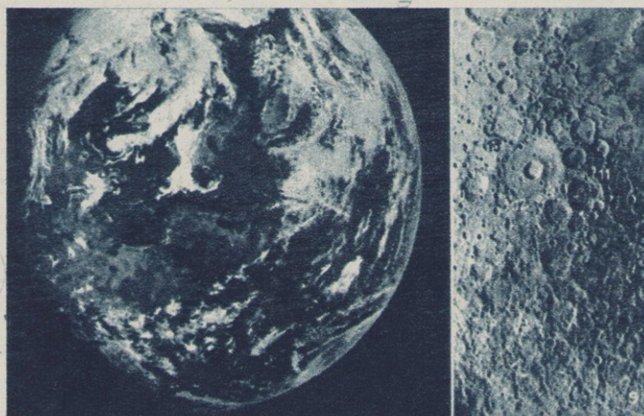
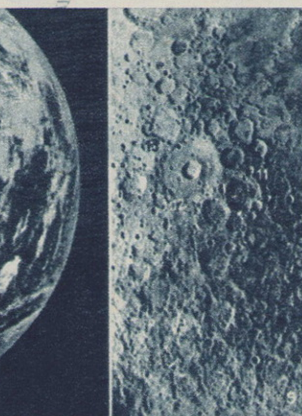
Wśród licznych wypowiedzi związanych z przyszłością lotów kosmicznych na uwagę zasługuje wypowiedź von Brauna. Powiedział on ni mniej ni więcej tylko to, co przytaczamy: w roku 1978 prezydent USA będzie mógł polecieć w Kosmos — bez najmniejszych kłopotów. Kto zresztą wie, może i przyszłe konferencje międzynarodowe odbywać się będą gdzieś w przestrzeni kosmicznej.

★

Trzechsetny sztuczny satelita radziecki z serii „Kosmos", który wyrzucony został w dniu 24 września, wzbudził ogromne zainteresowanie specjalistów na całym świecie. Imponujący program badań przestrzeni kosmicznej, rozpoczęty w ZSRR w roku 1962, trwa nieprzerwanie.

★

Jak wynika z oświadczeń oficjalnych osobistości rządu francuskiego, w roku przyszłym należy spodziewać się rozszerzenia niektórych prac związanych z badaniem przestrzeni kosmicznej. Przewidywane są prace nad satelitami telekomunikacyjnymi, ale przede wszystkim zapowiedziano zwrócenie baczniejszej uwagi na młodzież — entuzjastów techniki rakietowej i astronautyki. Obecnie w klubach astronautycznych, pracujących pod kierownictwem CNES (Narodowego komitetu do spraw badania przestrzeni kosmicznej), zgrupowano około tysiąca młodych ludzi. Budują oni i próbują małe rakiety, uczą się obsługi startu i dokonywania pomiarów. Wkrótce zostaną wydane specjalne publikacje informacyjne i naukowe, przeznaczone zarówno dla nauczycielstwa jak i młodzieży. Przewiduje się ponadto wprowadzenie do szkół programów bardziej związanych z fizyką kosmiczną. Chodzi szczególnie o ostatnie klasy szkół średnich.

Zdjęcie Ziemi dokonane z wysokości 70 tys. kilometrów przez radziecką sondę „Sonda-7". Z prawej wycinek zdjęcia powierzchni Księżyca, sfotografowanego z wysokości 10 tys. km.



Olga Klepikowa

Czołowa szybowniczka Związku Radzieckiego lat trzydziestych i jednocześnie rekordzistka międzynarodowa, Olga Klepikowa, zaczęła latać w 1934 roku. W tym bowiem roku, jako siedemnastoletnia dziewczyna, zapisała się do sekcji szybowcowej aeroklubu moskiewskiego mieszczącego się na lotnisku w Tuszyno. Instruktorem jej był jeden z doskonałych instruktorów i pilotów wyczynowych Iwan Kartaszow.

Olga Klepikowa wykazała wielkie zdolności w nauce latania. Piękne loty początkującej pilotki były zapowiedzią wschodzącej gwiazdy szybownictwa radzieckiego. Jej sport zaczął się od lotów w rejonie lotniska tuszyńskiego, a kończył na dalszych przelotach na południowy wschód od Moskwy. Wreszcie nadszedł 6 czerwca 1939 roku, dzień, w którym Olga Klepikowa ustanowiła doskonały na owe czasy rekord szybowcowy. Figurował on w tabeli rekordów międzynarodowych FAI przez trzydzieści lat.

Dnia 6 czerwca 1939 roku Klepikowa wykonała przelot na odległość 749,2 km. Pokonała ona trasę Moskwa — Stalingrad w linii prostej, na szybowcu jednomiejscowym konstrukcji Olega Antonowa „Rot-Front — 7".

Rok później, w 1940 roku, w czasie trwania XV Szybowcowych Mistrzostw Związku Radzieckiego Klepikowa wspólnie z pasażerką Bardiną ustanowiła kolejny rekord międzynarodowy, tym razem na szybowcu dwumiejscowym. Przelot wykonany został w lini prostej na trasie Tuła — Konotop.

Klepikowa uczestniczyła w pokazach centralnych nad lotniskiem w Tuszyno. Między innymi brała udział w locie wleczonym jedenastu szybowców za samolotem dwusilnikowym. Była wówczas jedyną kobietą wśród lecących wówczas pilotów szybowcowych.

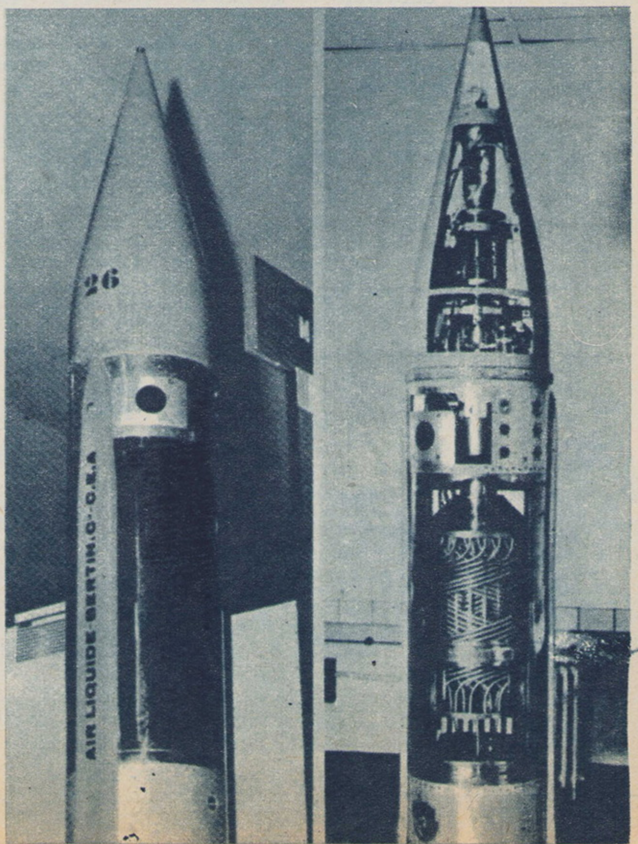
Wojna przekreśliła dalsze plany sportowe znakomitej pilotki. Zgłosiła się jako ochotnik na front. Nie zgodzono się. Została pilotem doświadczalnym. Była pilotem fabrycznym. Oblatywała samoloty myśliwskie I-16 i często odprowadzała je do jednostek, przekazując w ręce pilotów frontowych.

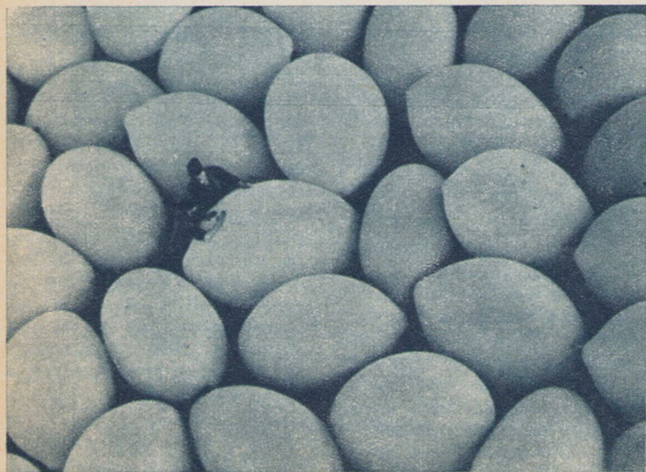
Aktualnie Olga Klepikowa mieszka w Kijowie i nadal interesuje się lotnictwem, a przede wszystkim szybownictwem. (m)



Francuskie rakiety sondujące

Znane zakłady francuskie „Bertin" opracowały niedawno wyposażenie naukowe dla rakiet meteorologicznych. Poniżej na zdjęciach pokazano osłonę i wnętrze głowicy rakiety sondującej typu PG-401, zaprojektowane przez wytwórnię Bertin. Wyposażenie to zademonstrowano na paryskiej wystawie sprzętu przeznaczonego do pomiarów meteorologicznych. Głowica ma długość 2,6 m, średnicę 0,4 m i masę 180 kg. Wytrzymuje przyspieszenie do 40 g. W dolnej części wyposażenia widoczny jest rurkowy zbiornik płynnego neonu. Rakieta z tym wyposażeniem ma działać w zakresie do 70 kilometrów wysokości. Na marginesie sondażu atmosferycznego warto wspomnieć, że w Moskwie w końcu bieżącego roku zbierze się mieszana radziecko-francuska komisja, której zadaniem będzie ustalenie dalszej współpracy obu państw w dziedzinie wspólnego prowadzenia obserwacji i badań górnych warstw atmosfery dla potrzeb meteorologii.





ZAGADKA dla znawców

Na pierwszy rzut oka mogą to być cytryny, dynie lub inne owoce. Dopiero po bliższym zapoznaniu się ze zdjęciem można zaobserwować ludzi stojących obok olbrzymich powłok. Istotnie, są to bowiem powłoki balonów-sond wyprodukowane w Związku Radzieckim. Obok rakiet, które sięgają w górne rejony atmosfery, balon-sonda wykorzystywany jest przez meteorologów do wysokości około 30 kilometrów. Na zdjęciu — balony wykonane przez wytwórnię materiałów gumowych w Kazaniu.

Zdjęcie: „Ogoniok"

PONAD 1000 UCZESTNIKÓW ŚWIĘTA LATAWCA W GDAŃSKU



Wielkie latawce skrzynkowe dostarczali na lotnisko tatusiowie zawodników (zdjęcie z lewej).



Z prawej: Ten latawiec zdobył specjalną nagrodę za staranną dekorację reklamującą WSS.

JEST rzeczą powszechnie znaną, że Jesienne Zawody Latawców w Gdańsku są największą imprezą dla dzieci i młodzieży Wybrzeża. W tym roku udział we wspólnej zabawie wzięło 1 060 młodych zawodników, co jest absolutnym rekordem w 10-letniej historii trójmiejskiego „święta latawca". Wielotysięczna rzesza widzów miała co podziwiać, bo trzeba przyznać, że z każdym rokiem latawce są coraz piękniejsze i oryginalniejsze. Oto relacja z tej wielkiej imprezy:

28 września 1969 roku, godzina 9.30, lotnisko we Wrzeszczu. Organizatorzy otwierają bramę wejściową. Kilkuset bardziej niecierpliwych zawodników wbiega na teren aeroklubu. Każdy zawodnik otrzymuje bon na torebkę ze słodyczami i kolorowy, pamiątkowy znaczek. To bezpłatne upominki od gdańskiego oddziału WSS „Społem". Teraz trzeba przedefilować przed komisją sędziowską, na czele której stoi znany modelarz, artysta-plastyk mgr Janusz Fiuk. Sędziowie ledwie mogą nadążyć z notowaniem numerów wyróżniających się latawców.

Ale czego tu nie ma! Są wielkie konstrukcje w kształcie samolotów i rakiet, przemyślnie wykonane skrzynki, latawce przypominające ptaki w locie, różnego rodzaju gwiazdy, a jako że zawody odbywają się nad Bałtykiem, nie brakuje nawet okazałych... ryb. Ale jest jeszcze jeden czynnik podnoszący walory plastyczne latawców. Otóż fakt, iż XI Jesienne Zawody Latawców przypadają w okresie obchodów 25-lecia Polski Ludowej, 100-lecia spółdzielczości spożywców „Społem" i 40-lecia Aeroklubu Gdańskiego, dał młodzieży asumpt do wykazania się swoją inwencją twórczą. Oglądamy latawce ozdobione konturami granic Polski, barwami narodowymi, godłem ojczystym, okolicznościowymi napisami: „25 lat PRL", „Trzymamy straż nad Odrą, Nysą i Bałtykiem". Są emblematy „Społem", biało-czerwone szachownice, wizerunki samolotów i szybowców skonstruowanych w Polsce Ludowej, a także serdeczne słowa: „Niech żyje Aeroklub Gdański!"

W powietrzu szybuje coraz więcej „papierowych ptaków". Honorowy gość imprezy, sekretarz Wojewódzkiego Komitetu FJN w Gdańsku mgr Antoni Juriew, patrząc w górę na kolorowe, mieniące się w słońcu latawce, pięknie określił, że to prawdziwe kwiaty nieba. Niektórzy zawodnicy mają mniej powodów do zachwytu. Silny wiatr, który dmie chwilami z prędkością 80 km/godz, zrywa słabsze sznurki, płacze latawce, rozbija je o ziemię. Inne, unoszone wiatrem, lecą hen nad miasto. W niejednym oku dziecka pojawiają się łzy. Tyle pracy, starań, nadziei na sukcesy, a tu taki pech. Ale emocje są silniejsze od zmartwień. Przecież na każdych zawodach są zwycięzcy i pokonani. A zresztą w przyszłym roku znów spotkamy się na lotnisku.



Pierwsza próba wiatru. Startuje latawiec wieloboczny — płaski o płóciennym pokryciu.

Więc nie ma co spuszczać nosa na kwintę. Lepiej popatrzeć co się dzieje.

Oto właśnie startuje Jak-13, pilotowany przez Eugeniusza Kołłątaja, w celu dokonania pomiarów wysokości najwyżej unoszących się latawców. Po zatoczeniu kilku kręgów, z samolotu płyną meldunki: „Wysokość 500 metrów. Duży latawiec skrzynkowy oznaczony numerem 69". A po chwili: „Latawiec płaski, numer 530. Wysokość 470 m". To są największe wysokości. Nieco niżej jest już całe stado latawców. Ale ci na zielonej murawie nie tracą jeszcze nadziei. Tatusiowie, mamusie udzielają pociechom cennych rad: „Popuszczaj szybko sznurek, może jeszcze zdążysz!", „Biegnij z latawcem, to nabierze wysokości!". Fachowe uwagi niewiele już chyba pomogą. Po prostu jest trochę za późno. Pewien pan w średnim wieku przejął sznurek we własne ręce. Nie wywołało to entuzjazmu synka, który ciągnie ojca za połę marynarki i natarczywie się domaga: „Tato, daj potrzymać sznurek!". Walka trwa aż do momentu lądowania samolotu.

Po kilkunastu minutach wszystko jest już jasne. Ireneusz Zapaśnik z Aeroklubu Gdańskiego ogłasza wynik zawodów: w kategorii latawców skrzynkowych zwyciężył Jerzy Gołębiowski, 11-letni uczeń szkoły podstawowej nr 71 w Gdańsku. Dwa następne miejsca zajęli Witold Siejak i Olgierd Pawłow. W konkurencji latawców płaskich I miejsce zdobył Jacek Stachowski, uczeń szkoły podstawowej nr 3 w Sopocie, przed Jackiem Krauze i Januszem Zimnochem.

Ponad 50 uczestników zostaje wyróżnionych za staranność i pomysłowość w budowie i dekoracji latawców. Piękne nagrody: sprzęt sportowy, skrzynki narzędziowe do majsterkowania, książki, gry towarzyskie wręczają protektorzy zawodów: sekretarz WK FJN mgr Antoni Juriew, sekretarz Prez. MRN w Gdańsku mgr Franciszek Wojtyło, wiceprezes gdańskiego oddziału WSS „Społem" Eugeniusz Janiak, przedstawiciel wydziału oświaty Prez. MRN Henryk Jeziorski. A więc do zobaczenia na XII Jesiennych Zawodach Latawców...

Jeszcze kilka refleksji. Jakie są przyczyny, które przysparzają gdańskiej imprezie tylu entuzjastów? Wydaje się, że zawody są popularne dzięki temu, iż odbywają się systematycznie już od 10 lat. Ich współorganizator — popołudniowa gazeta „Wieczór Wybrzeża" — poświęca na swoich łamach wiele miejsca sprawom technicznego wychowania młodzieży, systematycznie popularyzuje modelarstwo, lotnictwo sportowe. Redakcja przyjęła również na siebie miły, choć — prawdę mówiąc — nieco kłopotliwy obowiązek przyjmowania zgłoszeń do zawodów. Nazwisko każdego uczestnika wraz z jego numerem startowym zostaje opublikowane w gazecie. W ten sposób młodzież może wcześniej wymalować swoje numery na latawcach, zaś organizatorzy, w samym dniu imprezy, pozbywają się najbardziej kłopotliwej formalności, co przy masowym udziale młodzieży ma ogromne znaczenie. Są to niewątpliwe korzyści propagandowe i organizacyjne.

Ale nie jedyne. W Gdańsku udało się pozyskać dla idei latawcowego majsterkowania szerokie grono przyjaciół, którzy corocznie uczestniczą w zawodach, nadając im w ten sposób odpowiednią rangę, fundują nagrody, prowadzą działanie ułatwiające młodzieży spędzanie wolnych od nauki chwil na kształcącej zabawie. Mamy tu na myśli zarówno działaczy „Społem" jak i przedstawicieli władz miejskich oraz instytucji i organizacji społecznych. Ten szeroki aktyw docenia walory wychowawcze zawodów latawcowych nie tylko w słowach, dając tym samym piękny przykład rzetelnego zainteresowania problemem pożytecznego wypełnienia wolnego czasu dzieci i młodzieży. Za to warto skierować pod ich adresem serdeczne słowa uznania i podzięki.

ZDZISŁAW ŁABĘDZKI



Radiomodele

na starcie XXXIV mistrzostw w Krośnie

BEZ wątpienia najciekawszą konkurencją tegorocznych XXXIV MPML były zawody modeli zdalnie kierowanych. Przed rozegraniem właściwych mistrzostw w Krośnie, przeprowadzono w Jeżowie Sudeckim rozgrywkę w klasie modeli szybowców na zboczu, która będzie omawiana w oddzielnym artykule.

W Krośnie, w dniu 18.9 br. rozegrano konkurencję w klasie F3D — modeli szybowców jednoczynnościowych. Jest to chyba najmniej atrakcyjna klasa modeli zdalnie kierowanych, ze względu na mało skomplikowany program figur, w którym zawodnicy mają niewiele pola do popisu. Istnieją tendencje, chyba słuszne, aby od przyszłego roku zastąpić tę konkurencję znacznie ciekawszymi zawodami motoszybowców. Mistrzem Polski w tej klasie został mgr inż. Bogusław Spunda z Aeroklubu Warszawskiego, startujący dużym i dość powolnym modelem, wyposażonym w aparaturę Variophon — Varioton. O zwycięstwie tego zawodnika zadecydowała precyzja wykonywanych figur oraz celność lądowania na punkt. Na drugim miejscu uplasował się Jan Bury (Aeroklub Poznański), demonstrujący model znany już od kilku lat.

Dnia 19.9. przeprowadzono rozgrywkę w najsłabiej obsadzonej konkurencji — F3C — modeli silnikowych o sterowaniu jednoczynnościowym. Startowało tu zaledwie 6 zawodników. Miłą niespodzianką było tu zwycięstwo młodego debiutanta z Aeroklubu Warszawskiego — Andrzeja Chodowskiego, który potrafił wyprzedzić bardziej rutynowanych zawodników z Aeroklubu Gdańskiego, którzy dotąd z reguły plasowali się na pierwszych miejscach w tej klasie.

Chodowski startował dość lekkim górnopłatem, sterowanym aparaturą Variophon-Varioton i wyposażonym w silnik Supertigre ST-35 ze sterowanymi obrotami (przepustnica wykonana własnoręcznie przez zawodnika). Sukces tego zawodnika polegał głównie na tym, że wykonywał on figury na stosunkowo niewielkiej i stałej wysokości, podczas gdy jego konkurenci „kręcili" program na wznoszeniu i jego końcowa faza odbywała się bardzo wysoko.

Gwoździem programu była rozegrana w dniu 20.9 konkurencja w klasie F3A — modeli silnikowych o sterowaniu wieloczynnościowym. Aczkolwiek w tej klasie znajdujemy się jeszcze daleko w tyle za czołówką światową, to jednak z przyjemnością można tu odnotować systematyczne postępy. W niemałym stopniu przyczynił się do tego import przez APRL kilku egzemplarzy aparatur o sterowaniu proporcjonalnym.

Pierwsze miejsce zajął uczestnik tegorocznych Mistrzostw Świata w NRF — Sylwester Kujawa z Aeroklubu Poznańskiego. Choć zawodnik ten nie osiągnął sukcesu w walce sportowej ze światową czołówką, to jednak wydaje się, że wyniesione z porażki doświadczenia nie poszły na marne. W drugim locie Kujawa napotkał „zakłócenia w eterze" i nie mógł ukończyć programu, toteż zwycięstwo jego wypadło znacznie mniej przekonywająco niż można było tego oczekiwać przy wykonaniu wszystkich trzech obowiązujących lotów.

Drugim w kolejności był Kazimierz Ginalski z Aeroklubu Podkarpackiego, co dla nikogo nie było niespodzianką, gdyż zawodnik ten od dłuższego już czasu plasuje się w czołówce. Bardzo poważne postępy, rokujące nawiązanie równorzędnej walki z Kujawą na następnych mistrzostwach, poczynili zdobywcy III i IV miejsca — Ireneusz Pudełko z Aeroklubu Krakowskiego i Edmund Osiński z Aeroklubu Warszawskiego. Zwracały uwagę ich nowe modele o rozwiązaniach odzwierciedlających najnowocześniejsze tendencje w tej kategorii, zarówno pod względem rozwiązania aerodynamicznego, jak i konstrukcyjnego. Sądzimy, że plany tych modeli zostaną niedługo opublikowane. Start Osińskiego był mocno pechowy, gdyż — nie mogąc uruchomić silnika w przewidzianym czasie — miał on jeden lot zaliczony z wynikiem zerowym. Gdyby nie to niepowodzenie, bardzo prawdopodobne było uplasowanie się tego zawodnika o dwie lokaty wyżej, biorąc pod uwagę jakość wykonywanych figur.

Cała czołówka startowała na aparaturach proporcjonalnych „Digital", 14-kanałowych i silnikach „Supertigre".

Wyniki czołówki w klasie F3D

1. Bogusław Spunda — Aeroklub Warszawski — 2 854 pkt.
2. Jan Bury — Aeroklub Poznański — 2 552 pkt.
3. Mirosław Jóźwiak — Aeroklub Wrocławski — 2 073 pkt.

Wyniki czołówki w klasie F3C

1. Andrzej Chodowski — Aeroklub Warszawski — 3 386 pkt.
2. Józef Kurzawski — Aeroklub Gdański — 2 281 pkt.
3. Ryszard Pyrz — Aeroklub Gdański — 2 713 pkt.

Wyniki czołówki w klasie F3A

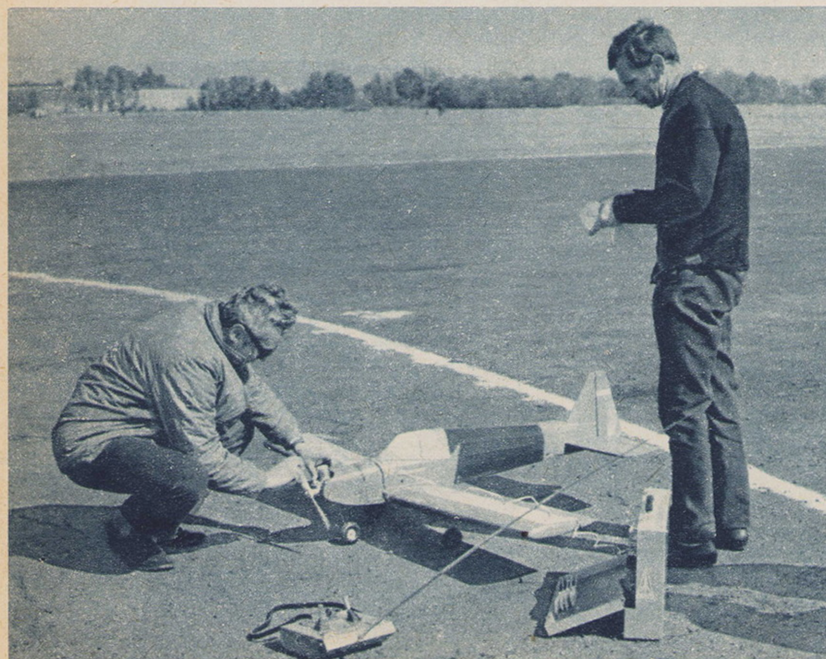
1. Sylwester Kujawa — Aeroklub Poznański — 2 210 pkt.
2. Kazimierz Ginalski — Aeroklub Podkarpacki — 1 687 pkt
3. Ireneusz Pudełko — Aeroklub Krakowski — 1 438 pkt.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI





Na zdjęciach — z lewej Bogusław Spunda, zwycięzca w kategorii szybowców. Z prawej — Kazimierz Ginalski, zajął drugie miejsce w akrobacji. Poniżej: Ireneusz Pudełko, który zajął trzecie miejsce w akrobacji. Zdjęcia: J. Michalski





Antoni Wąsowski, zwycięzca w klasie F1A1, pozuje ze swoim modelem i damską parasolką.

KRAJOWE ZAWODY LOK MODELI SZYBOWCÓW

Krajowe Zawody LOK modeli szybowców, rozegrane w ostatnich dniach września w Ełku, były interesującym spotkaniem ekip z okręgów wojewódzkich LOK, m.in. woj. warszawskiego, Bydgoszczy, Zielonej Góry, Kielc i Wrocławia. W zawodach startowało ogółem 36 zawodników i 42 modele.

Pierwsza kolejka startów w klasie F1A1 zapowiada słabe wyniki. Porywisty wiatr miota modelami na holu i w locie. Ponadto lekkie modele mają wyraźne trudności z odczepieniem się z holu. O sukcesie decyduje czysty przypadek — chwilowy spadek prędkości wiatru i trafienie na jedną z niewielu baniek termicznych. Jednak nie same przypadki rządzą światem, o czym przekonujemy się po starcie Antoniego Wąsowskiego (woj. warszawskie, Mińsk Maz.). Dodatkowo obciążony model ze zmniejszonym wzniosem skrzydła — mimo gęstej mżawki — doskonale daje sobie radę z wiatrem i deszczem. Wynik — 180 pkt. A więc jednak można uzyskać dobre wyniki nawet w tak niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

Wyniki końcowe (po 3 startach) w klasie F1A1 przedstawiają się następująco: 1. Antoni Wąsowski (woj. warszawskie) — 338 pkt., 2. Krzysztof Stojek (Zielona Góra) — 205 pkt., 3. Stanisław Kruszyński (Bydgoszcz) — 199 pkt., 4. Bogdan Wachłaczenko (woj. warszawskie) — 190 pkt., 5. Zbigniew Wiech (Kielce) — 178 pkt.

Casus Wąsowski: instruktor modelarstwa, z zawodu ślusarz. Młody, osiemnastoletni człowiek, o nieprzeciętnej inteligencji i wielu zainteresowaniach. Odnosi sukcesy w startach z modelami szybowców i modelami samochodów. Obserwując jego starty, odbieramy wrażenie, że sportowiec ten przemyślał to co robi — działa celowo, co zresztą zawsze potwierdzają uzyskiwane przez niego wyniki.

Starty w klasie F1A1 przebiegają w tempie, jak na wojskowym lotnisku. Wyholowanie i odczepienie. Zwariowany taniec spranych deszczem modeli. Gwałtowne spirale i duszenia, spowodowane podmuchami wiatru.

Pod względem rozwiązań konstrukcyjnych modele charakteryzują się klasycznymi proporcjami i rozwiązaniami technicznymi, na co ma niewątpliwie wpływ młody wiek zawodników, którzy nie doszli jeszcze do samodzielnego konstruowania eksperymentalnych modeli i projektowania nowych rozwiązań technologicznych.

W klasie FIA uzyskano m. in. następujące wyniki: 1. Ryszard Redlicki (Łódź) — 438 pkt., 2. Jan Sokołowski (woj. warszawskie) — 431, 3. Bogdan Kołodziej (Zielona Góra) — 417, 4. Roman Polak (Kielce) — 338, 5. Bogdan Wachłaczenko (woj. warszawskie) — 264.

Punktacja zespołowa (punkty dwóch najlepszych zawodników ekipy w poszczególnych klasach) przedstawia się następująco: 1 .woj. warszawskie — 1998 pkt., 2. Zielona Góra — 1551 pkt., 3. Kielce — 1295 pkt. Na dalszych miejscach ekipy Bydgoszczy, Łodzi i Wrocławia.

Analizując przebieg zawodów w Ełku, należy podkreślić doskonałe opanowanie przez większość zawodników techniki startów, staranne na ogół wykończenie i malowanie modeli, czym szczególną uwagę zwracała na siebie ekipa Kielc. Nie można także pominąć sprawnej organizacji zawodów — m.in. dostarczono zawodnikom na lotnisko gorącą kawę, kanapki i biszkopty.

Funkcję kierownika sportowego zawodów pełnił Franciszek Werakso z ZW LOK w Białymstoku. Głównym sędzią był Marian Łoza z Lublina.

W godzinach wieczornych w świetlicy LOK dyrektor biura Zarządu Wojew. LOK w Białymstoku wręczył zwycięzcom zawodów nagrody i dyplomy, życząc modelarzom dalszych sukcesów w budowie modeli i startach.

RYSZARD GAWOR

Dokończenie z n-ru 42 pracy napisanej przez red. Mieczysława Kowalskiego na konkurs dziennikarski VIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów.

PILOT Z ROZKAZU

Stanisław Skarżyński — adiutant Kieżuna. Wybrał go, bo Skarżyński był zdyscyplinowanym i zdolnym uczniem o olbrzymich ambicjach i lotniczej odwadze. Mimo pewnej niesprawności nogi posiadał nadzwyczajne wyczucie sterów. Późniejsza wielka sława światowa. Ten znakomity pilot wyruszył w 1931 r. z Warszawy przez Bałkany, Egipt, Sudan do Konga, lądując pod równikiem w Elizabethville. Lot na polskim samolocie PZL-12 stanowił doskonałą propagandę polskich skrzydeł na afrykańskiej trasie przelotu, równej odległością słynnemu lotowi do Tokio.

W dwa lata później cały świat zelektryzowała nowa wiadomość — Skarżyński przeleciał Atlantyk na małym turystycznym samolocie polskiej konstrukcji RWD-5 bis. Po 18 godzinach lotu wylądował w miejscowości Maceio (Brazylia) w dniu 8 maja 1933, bijąc nowy rekord międzynarodowy odległości przelotu bez lądowania — 3582 km.

I Franciszek Żwirko. Któż o nim nie słyszał Bardzo zdolny. Kieżun, jako jedynemu absolwentowi w dotychczasowej historii szkoły, powierzył mu funkcję instruktora. Żwirkę jednak pociągało lotnictwo sportowe. Nic więc dziwnego, że w r. 1929 ustanawia rekord wysokości na polskim samolocie RWD-2. W trzy lata później w 1932 wspólnie ze Stanisławem Wigurą zwyciężają w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych, zwanych popularnie Challenge, na polskim samolocie RWD-6.

Zwycięstwo to było jednocześnie sukcesem polskiego przemysłu nad potęgami przemysłowymi zachodniej Europy. Polska natomiast jako zwycięzca była w 1934 roku organizatorem kolejnego Challenge'u. Po raz drugi, tym razem na mecie w Warszawie, triumfują Polacy — Jerzy Bajan i Gustaw Pokrzywka na samolocie RWD-9.

Do dziś jeszcze dawni piloci piszą do niego listy, z różnych zresztą kontynentów.

I rok 1926. Znów pamiętna data dla Jana Kieżuna. Z wielu różnych względów. Data bardzo zresztą nieprzyjemna. W tym to roku szkoła lotnicza zostaje przeniesiona do Krosna, a w Bydgoszczy powstaje centralna szkoła mechaników. Kieżun natomiast rozkazem dowództwa wojsk lotniczych mianowany zostaje dowódcą 4 pułku lotniczego w Toruniu. W tym to samym roku „dziadek" Piłsudski wyrusza ze swoimi legionami z Sulejówka na Warszawę. Ówczesny rząd wzywa kieżunowskie eskadry na pomoc. Wysyła dwie, pod dowództwem pilota kpt. Bojanowskiego.

Drogo zapłacił za ten krok, za wykonanie jeszcze jednego wojskowego rozkazu w swoim życiu.

Po pewnym czasie wezwała go komisja lekarska. Za wysokimi stołami siedzieli panowie generałowie i lekarze. Częściej jednak zadawali pytania generałowie, aniżeli posługiwali się stetoskopami lekarze. Oniemiał więc, kiedy jeden z generałów rzucił — ile razy jest pięć razy dziewiętnaście?

Nie przewidując nic, Kieżun udzielił właściwej odpowiedzi.

— A ile 42 X 49?

W tym miejscu go zatkało. Lotniczy refleks i odwaga wepchnęły mu na usta natychmiastową ripostę:

— Jeżeli pan generał udzieli mi odpowiedzi — ile jest 52 X 59, odpowiem.

Tamci unieśli się w krzesłach, spojrzeli na siebie, zadrgały im powieki, poruszyli nogami i kazali się odmeldować.

Po dziesięciu minutach Kieżun dowiedział się, że „na skutek utraty 66 procent zdrowia, nie z własnej winy, niezdolny jest do służby w lotnictwie".

Kieżun liczył sobie wówczas 36 lat. Nie był jednak „osamotniony", podobne „zaświadczenia lekarskie" otrzymało wielu generałów i wyższych oficerów. Kieżun nie mógł pogodzić się z nowym rozkazem, z nową decyzją, nie mógł, bo zbyt mocno zżył się z lotnictwem. Usiłował szukać, jak sam powiada, sprawiedliwości. Wątpliwa to jednak sprawiedliwość. Zamknięta ona była w gabinetach wojskowych i przywódców politycznych. Liczyli się przede wszystkim ci, którzy stawiali na swych wodzów. On stawiał na lotnictwo. On nie był legionistą, a i w jego przeszłości, życiorysie dogrzebano się spraw niezbyt jasnych, klarownych.

— Naiwny — usłyszał kiedyś w jednym z gabinetów.

A ten „naiwny", nie dopuszczony przez usłużnych sztabowców przed oblicze pana marszałka, trzasnął przed nim kopytami na ulicy wiodącej do Belwederu. Kiedyś skorzystał z otwartych drzwi i po raz drugi stanął przed obliczem Piłsudskiego. Obiecał pomoc Kieżunowi. Wątpliwa to jednak była obietnica. Pułkownik Beck patrzył na niego z góry, a szef departamentu lotniczego gen. Rayski „zaproponował" mu złośliwie swoją funkcję.

Jego „nieprzydatność" została na razie zawieszona, do wyjaśnienia. A wyjaśnienie trwało blisko trzy lata. Przez ten czas siedział w różnych gabinetach, grzebał w papierkach, spoglądając z toruńskiego i warszawskiego bruku na przelatujące w górze samoloty. Pozbawiono go pasji życiowej, której całego siebie poświęcił.

Nie wytrzymał, załamał się, poddał. W 1930 roku, po raz drugi, został uznany za „niezdolnego, nie z własnej winy do służby lotniczej". Ponoć to sformułowanie „nie z własnej winy" się liczyło, uprawniało ono do korzystania z renty, równej wysokości otrzymywanej dotychczas pensji. Duży to był grosz, ale nie mógł on zastąpić jego życiowych planów. Był zbyt młody, aby uznać się rencistą i wysiadywać popołudnia na parkowej ławce. W życie jego wtargnęła pustka, dni stały się bezbarwne, szare, równe starczej jesieni.

Dalszej historii swego życia Kieżun nie lubi wspominać. Zbyt mocno mu dokuczyła, pozostawiła niesmak, głęboki żal, zadry. Próbował jeszcze się zerwać.

W 1939 r. zgłosił się do obrony Warszawy. Nie na długo. Stolica kapitulowała, on nie wykonał rozkazu i nie zgłosił się do hotelu „Europejskiego", aby oddać się w ręce Niemców. Nie oddał się potem Niemcom razem z gen. Borem-Komorowskim, u którego w czasie okupacji sprawował funkcję szefa obrony przeciwlotniczej Komendy Głównej AK.

W 1945 roku nie zaufano mu.

Po latach znów wrócił do Bydgoszczy. Jest na rencie, liczy sobie 79 lat i w pogodne dni wsiada do miejskiego autobusu i spieszy na lotnisko miejscowego aeroklubu. Pochodzi tam koło samolotów, czasem wsiądzie do kabiny, tym razem, niestety, już z instruktorem, ale ten przez szacunek dla jego starych lotniczych sukcesów powierzy mu stery samolotu, poszybują w przestworza, położą samolot na prawe skrzydło — jak niegdyś — zatoczą łuk, wrócą, przyziemią się do dużej litery „T", również jak niegdyś wylądują, zatrzymają silnik, opuszczą kabiny. Już bez rozkazu, jak z rozkazu było jego życie.

My teraz również bez rozkazu wsiadamy do poczciwego Jaka-18. Trzeci etap jest podobny do drugiego. Dziesięć zdjęć do zidentyfikowania i dziesięć znaków do wyszukania. Patrzę na mojego pilota. Wierzę w jego umiejętności. Mam zresztą prawo wierzyć.

A Ryszard Palicki reprezentuje to ostatnie pokolenie lotnictwa sportowego, wychowane i wyuczone w Polsce Ludowej, w ostatnim 25-leciu. Lotnictwo to jego romantyczna przygoda, która przyoblekła się w realne kształty. Jego życiorys przypomina nieco schematycznego bohatera, ale nie można drogi życiowej tego człowieka zmienić, zniekształcić.

Zaczynał w czternastym roku życia, zaraz po wyzwoleniu. Jeszcze dziś pamięta wysłużony, sfatygowany, ciasny wagon, który go wiózł razem z ojcem z Bydgoszczy do Warszawy do Ministerstwa Komunikacji po zgodę na szybowcowe szkolenie w fordońskiej szkole.

Przyjęli. Nim jednak zasiadł za sterami, przez cały miesiąc znosił na plecach, wspólnie ze starszymi kolegami, wywieziony przez Niemców sprzęt na drugą stronę Wisły. Budował tratwy, sczepiał łodzie, kładł na nie poszczególne elementy szybowców, chwytał za wiosło i przepraiał się na drugi brzeg.

Potem uczył się i latał, pracował i latał. Z szybowców przesiadł się na samoloty. Zdobył kwalifikacje instruktorskie. Podnosił swoje kwalifikacje i uczył latania innych.

Palickiemu zaufałem i pomagam. Wywalczamy trzecie miejsce.

I znów start do Poznania. Sądzę, że nieprzypadkowo. W tym roku przypada 50-lecie powstania lotnictwa sportowego w Polsce, a początek działalności sportowej na polu lotniczym dał Poznań, który zawiązał w 1919 roku Aeroklub Polski. Wprawdzie organizacja ta nie przetrwała wielu lat, ale jej utworzenie stanowiło impuls do wszczęcia w kraju zorganizowanej działalności o charakterze sportowym, podjęły ją powstałe w jakiś czas później w Warszawie i w kilku innych miastach Aerokluby Akademickie.

Liczę więc, że w Poznaniu spotkamy się z ludźmi z tamtych lat, poznamy ich, opowiedzą nam historię, przedstawią swoich wychowanków, po prostu usiądziemy sobie przy kominku i pożytecznie pogawędzimy.

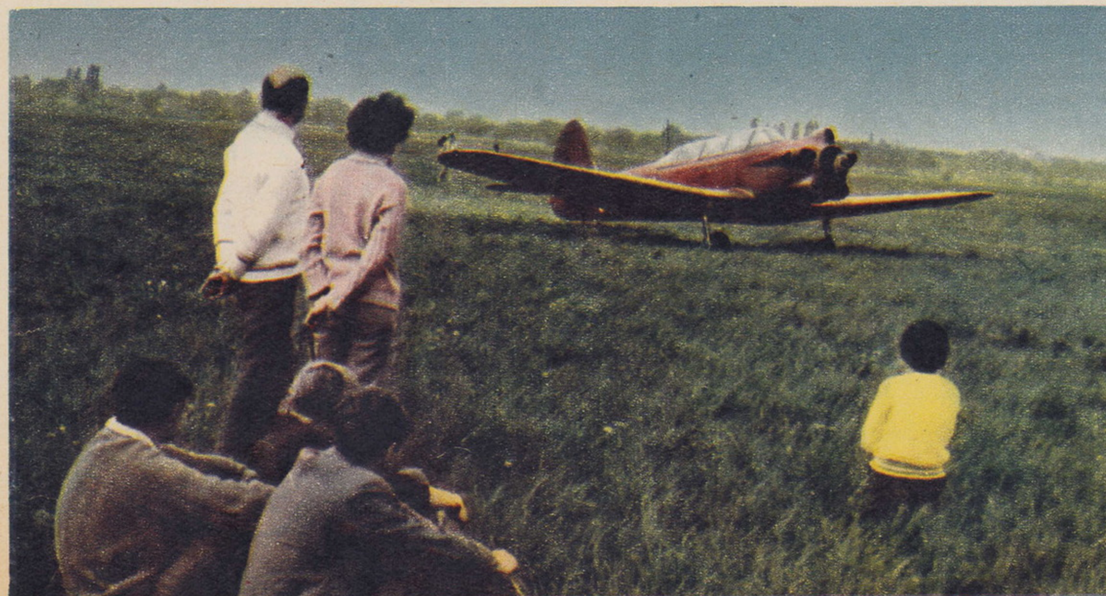
Zawiodłem się, bardzo szkoda, że nie zadbali o to organizatorzy. Przyrzekam jednak sobie, że wrócę do Poznania. Nie tylko zresztą do tego miasta. Do wielu innych, tam gdzie żyją starzy i młodzi twórcy sportowego lotnictwa.

Już sam rajd stał się lotniczym zwierciadłem historii. Poznawaliśmy ją przecież na każdym etapie — w Białymstoku i Elblągu, Inowrocławiu i Poznaniu, we Wrocławiu.

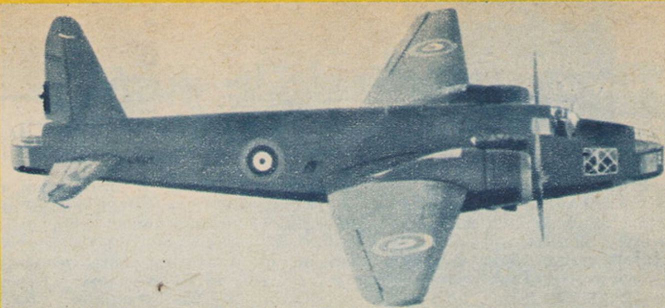
Wydaje się jednak, że to zwierciadło historii jest jeszcze trochę zakurzone, nie przetarte, nie odbija w pełni wydarzeń, faktów i ludzi. Trzeba je przetrzeć, ukazać społeczeństwu. Bo warto, bo zasługuje na uwagę lotnicza historia, bo czym byłoby życie i ziemia deptana codziennie, gdyby czasami nie chcieć na nią spojrzeć nieco szerzej, rozleglej, objąć z wysoka różnorodność tych małych spraw, ujrzeć je z daleka. Kto wie, a raczej każdy wie, że przez oddalenie można więcej zrozumieć. Rozszerza się horyzont, rozszerza się świat.

MIECZYSŁAW KOWALSKI

Jeden z rajdowych Jaków-18 na lotnisku etapowym VIII Rajdu. Zdjęcie: G. Kurzajczyk



LOT W CIEMNOŚĆ



WELLINGTON z wielkimi literami SM-H na kadłubie dopiero na końcu pasa startowego oderwał się od ziemi. Nic dziwnego — zbiorniki są pełne, a komory bombowe wypełnione maksymalnym ładunkiem — 4500 funtów — 2050 kilogramów bomb. Tej nocy celem jest fabryka silników lotniczych „Daimler-Benz" na przedmieściu Stuttgartu — Untertürkhein. Na wyprawę tę 305 dywizjon bombowy dał 11 załóg — wszystko, czym w tej chwili dysponował. Oprócz nich miało lecieć 46 załóg Royal Air Force.

Nie można powiedzieć, żeby załoga „H — jak Helena" wiadomość o czekającym ją locie przyjęła frenetycznymi wybuchami entuzjazmu. Był 23 sierpnia 1942 roku, niedziela, na którą każdy miał jakieś plany, tym pewniejsze, że od kilku dni utrzymywał się niż, rozciągający się nie tylko tu, nad Wyspami Brytyjskimi, ale i nad całym prawie kontynentem. Tymczasem jednak spece od pogody z RAF, która niedawno właśnie nawiązała ścisłą współpracę z radziecką służbą meteorologiczną, otrzymali zaszyfrowane informacje o rozbudowującym się nad wschodnią Europą układzie wysokiego ciśnienia, który już po południu tego dnia miał objąć swym wpływem i Niemcy, przynosząc rozległe przejaśnienia.

Najbardziej chyba klnął II pilot, młodziutki plutonowy Wojtyniak. Z mechanikiem Tomkiem Pieczańskim walczył o względy fertycznej, ciemnowłosej, choć może nie najzgrabniejszej Judy, angielskiej telefonistki. Właśnie na niedzielne popołudnie był umówiony z nią do kina i liczył, że dzień ten przyniesie mu rozstrzygający sukces w trwającej już od wielu tygodni rywalizacji, którą pasjonowali się wszyscy młodzi podoficerowie Bazy.

Sierżanci Stachowiak i Hordyński, jak też plutonowy Kurzawa znosili swój los z godnością, na zasadzie „dopustu bożego", klnąc tylko z cicha wyjątkowo wczesną godzinę startu. Jedynie dowódca załogi, „papa" Kiewnarski, zachował swój nieodmiennie dobry humor. Temu niemłodemu, 43-letniemu już mężczyźnie, zawsze mało było latania, zwłaszcza że dowódca dywizjonu, Wing Commander Kazimierz Sniegula wyraźnie go oszczędzał, przydzielając raczej zadania szkoleniowe, motywowane koniecznością wykorzystania jego istotnie bogatych doświadczeń i zdolności pedagogicznych.

Słońce zachodziło właśnie, czego jednak nie widziało się na ziemi, zasnutej warstwą niskich, deszczowych chmur. Dopiero na wysokości 11 tysięcy stóp, na którą po kilkunastu minutach ciężko wzbił się bombowiec, ukazała się za nimi czerwona kula.

— Żadnych zmian, Tony? — I pilot sierżant Stachowiak, pochodzący, podobnie jak większość kadry tego „Wielkopolskiego" dywizjonu z Poznania, miał niepisany przywilej zwracania się w ten sposób w czasie lotu bojowego do majora Antoniego Kiewnarskiego. Było to przydatne wówczas, gdy wymiana słów między pilotem i dowódcą musiała być ograniczona do minimum, poza tym zaś łączyła ich stara znajomość i wzajemny szacunek; przez sześć lat służyli w jednym pułku.

— Nie, trzymać ciągle kurs 115. Dopiero nad kontynentem dam ci znowu znać.

— To był dobry pomysł z tym przelotem nad Francją. Trochę dalej, ale omijamy te wszystkie gniazda os na północy, a przy tym szkopy będą sobie dobrze łamać głowę co do celu naszej wyprawy...

— Będą, nie będą, swoje nad celem i tak oberwiemy.

Znacznie zresztą prędzej, bo już nad wybrzeżem Normandii, zameldowała się ciężka niemiecka artyleria przeciwlotnicza. Jej ogień, jakkolwiek nieźle kierowany, był jednak zbyt rzadki, by poważnie zagrozić ciągowi bombowców. Wkrótce też zamilkł zupełnie. Nad Francją zmienili kurs raz, potem drugi. Gdzieś koło jedenastej zabłysły nad samolotem gwiazdy. „Dobrze wykoncypowali ci z „meteo" — pomyślał z uznaniem major.

Za oknami znów nieprzenikniona ciemność. Koncepcja przelotu nad środkową Francją, słabo stosunkowo obsadzoną przez „Flak", daje wyniki. Nic nie zakłóca teraz lotu. Takie chwile, to rzadkość podczas wyprawy na nieprzyjaciela. Kiewnarski wraca z wieżyczki astro, gdzie brał kolejny namiar, siada na swym miejscu za pilotem. Monotonnie, usypiająco grają silniki. Antoni przymyka oczy. Zaczyna płynąć przed nim fala wspomnień.

...Dom rodzinny w dalekiej Moskwie... Zima. Szorstkie sukno wojskowego płaszcza ojca, pachnące konwalią szubki matki, spacery ze służącą na Arbat... „Galinoczka" nazywał ją. Wieczorami zabawy żołnierzami w historycznych mundurach. Zrobieni byli z cyny, można ich było skręcać w rulon... Potem znów zabawa w wojsko, ale już mniej dziecinna — w korpusie kadetów. I wreszcie podchorążówka, już w niepodległej Polsce... Młody oficer dostaje niespodziewanie wyróżnienie: mianują go tłumaczem przy francuskiej misji wojskowej. Ale ta „salonowa" służba nie pociąga go, odmeldowuje się do linii. Poznański 68 pułk piechoty, codzienna służba urozmaicona współzawodnictwem w marszach wojskowych z pełnym obciążeniem, w gimnastyce, pływaniu. Ta sympatyczna, niewymuszona atmosfera w pułku pogarsza się po przewrocie majowym 1926 roku. Przyspiesza to jego z dawna już przemyślaną decyzję.

W kilka miesięcy później jest już w Grudziądzu, na aplikacyjnym kursie oficerów-obserwatorów. Lotnictwo staje się odtąd jego prawdziwą życiową pasją. Do Poznania wraca tym razem do 3 pułku lotniczego... Loty na Potezach i Breguetach, stanowiących przez wiele lat wyposażenie eskadr rozpoznawczych i bombowych. Zdobywa sobie opinię „żyły" — zawsze go to bawiło — dlatego pewnie powierzają mu sprawy szkoleniowe. Zostaje więc dowódcą najpierw eskadry, a tuż przed wojną i dywizjonu w Centrum Wyszkolenia Podoficerów w Krośnie... Jak dziś ma przed oczami łamiące się i walące pod impetem eksplozji hangary, warsztaty, koszary i domki mieszkalne, w których upłynęły najmilsze lata jego życia. Po zniszczeniach 1 września nie było już czego tam szukać. Szkoła zostaje ewakuowana i wraz z innymi jednostkami lotniczymi przechodzi granicę rumuńską...

Gorycz klęski, rozczarowanie tym, co przez dwadzieścia lat nazywało się Polską, palące pragnienie odwetu na wrogu... Przy pierwszej okazji przedostaje się do Francji. „Salonowe" tradycje wloką się za nim; generał Sikorski powołuje go na stanowisko swego tłumacza, a potem adiutanta. Druga z kolei, oglądana z bliska katastrofa narodowa, oznacza jednak pozytywną zmianę w jego życiu...

W kabinie robi się jasno. Jakiś samotny reflektor próbuje wymacać słyszane nad sobą samoloty, ślizga się po niebie, gubi ślad, gaśnie.

...Tak, to było wyzwolenie. Tu, w Anglii, stanowisko adiutanta Naczelnego Wodza jest łakomym kąskiem i to jest właśnie jego szansa. Zgłasza się do służby w jednostkach lotniczych, zostaje skierowany na trening, potem przydzielony do 305 dywizjonu... Któryż to jego lot bojowy? Zaraz, siedem razy był na Kilonię, osiemnasty na Brest, więc ten jest już dziewiętnasty...

No, teraz trzeba się skoncentrować. Dolatują właśnie do dawnej granicy francusko-niemieckiej, gdzie zaczyna się „Luftverteidigungszone". Od czasu pokonania Francji nie jest ona już tak groźna; wiele baterii przeniesiono na wybrzeża Kanału la Manche, inne obsadzono szkolącymi się dopiero rekrutami. Niemcy wyraźnie nie mogą się wstrzelać, wybuchy pocisków rozkładają się na dużej przestrzeni. Stachowiak z nawyku raczej, niż z potrzeby wykonuje kilka manewrów przeciwartyleryjskich.

Do Stuttgartu jeszcze 20 minut lotu. Przed celem nie trzeba będzie nawet zmieniać kursu — lecą prosto w łożu wiatru. Nawigator jeszcze raz patrzy na szkic obiektu. Trzeba będzie przycelować na brzeg Nekaru i od tego miejsca przeorać zakłady pełną serią. Wprawdzie ich teren leży „w poprzek", długim bokiem prostopadle do kursu bojowego, ale tuż za nim rozciągają się rozległe tereny dworca przetokowego. Dobrze, jeśli i im się przy okazji dostanie.

Jeszcze kwadrans... Jeszcze dziesięć minut... I oto wyrasta przed nimi nowa zapora ogniowa. Tym razem błyski wybuchów zaczynają ogarniać samolot, który tańczy i zapada się w potężnych wirach powietrznych. Antoni patrzy w dal, rzuca okiem na mapę i właśnie chce nanieść w swym notesie uwagę „baterie koło Böblingen wyraźnie wzmocnione", gdy do uszu jego dobiega ogłuszający trzask, zgrzyt dartego i dziurawionego metalu, do kabiny wdziera się lodowata struga powietrza, niosąc charakterystyczny zapach trotylu. Samolot opuszcza nos, jak kamień spada w dół, tonacja silników zmienia się raptownie.

— W porządku, Tony — w intercomie podekscytowany, ale radosny głos I pilota — to tylko unik! Stery w porządku, silniki...

W tym momencie w słowa te wpada głos Wojtyniaka:

— Prawy traci obroty!

Sytuacja staje się poważna. Pracujący coraz słabiej silnik wymaga od pilota intensywnego wysiłku przy sterowaniu. A pociski rozrywają się w dalszym ciągu w niebezpiecznej bliskości, odłamki łomocą po kadłubie i płatach. Na szczęście widać już przed nimi Stuttgart, oświetlony pierwszymi ogniskami rozprzestrzeniających się szybko pożarów. Kiewnarski łatwo odnajduje połyskującą wstęgę rzeki, stapia się w jedno z przyrządem celowniczym.

Wszystko zależy teraz od tego, czy pilot zdoła utrzymać samolot dokładnie na kursie bojowym, nie zmieniając przy tym prędkości lotu. A to jest właśnie najtrudniejsze, bo prawy silnik pracuje nierówno, kaszle, przerywa. W wizjerze widać nareszcie fabrykę. Antoni zwalnia bomby i przechodzi do tyłu, by zaobserwować ich skutek. Leżą w celu, choć seria jest trochę krótka. No trudno...

Stachowiak ostrożnie, łagodnym skrętem oddala się od miasta. Każdy gwałtowniejszy manewr z tym stojącym prawie silnikiem oznaczałby ślizg na skrzydło, a potem korkociąg... Taki lecący stałym kursem samolot jest gratką dla artylerzystów, którzy też nie żałują mu pocisków.

Ale nie artyleria przeciwlotnicza miała się stać przyczyną katastrofy „H — jak Helena".

— Myśliwiec, lewo góra! — głos tylnego strzelca.

Spotkanie uszkodzonego bombowca z samolotem myśliwskim było właściwie grą do jednej bramki, ale załoga podjęła walkę. Rozjazgotały się sprzężone poczwórnie karabiny maszynowe tylnego stanowiska bojowego. Messerschmitt przedarł się jednak trochę bokiem przez tę zaporę i otworzył ogień z najbliższej odległości. Ten sposób prowadzenia ataku zdradzał starego wygę. Pierwszy atak nie przyniósł wprawdzie sukcesu. Powtórzył go jednak w chwilę potem. Świetliste smugi otoczyły maszynę, tu i ówdzie brzęknął przecinany metal. Antoni, który właśnie przechodził do tyłu, by obsadzić drugi boczny karabin maszynowy, poczuł tępe uderzenie w prawe udo i osunął się na podłogę. Stracił przytomność.

Odzyskał ją pod wpływem dotkliwego bólu. Ktoś szarpał nim niemiłosiernie.

— Panie majorze, panie majorze! Jeszcze chwileczkę, muszę tylko dopiąć panu spadochron.

— Jak z samolotem? — zapytał słabym głosem Kiewnarski.

— Musimy skakać, i to zaraz! Nasze pudło rozparcelowuje się na kawałki. Niech pan major spróbuje się podnieść!

— A tamten?

— Odleciał. Może nas zgubił, a może dostał... Niech pan major wstaje, bo pan sierżant Stachowiak już dał rozkaz do opuszczenia maszyny! Nie może jej już dłużej utrzymać...

Pod sunącym ostrym ślizgiem ku ziemi samolotem wykwitły czasze spadochronów. Silne szarpnięcie sprawiło Antoniemu na nowo przejmujący ból... Jeszcze gorzej było przy lądowaniu — spadochron długo ciągnął go po ziemi. Antoni nie miał siły, by się z niego uwolnić, zdołał jednak wyciągnąć z kombinezonu nóż i przeciął pasy. Leżał przeszło godzinę na polu, zanim dały się słyszeć głosy. Niemcy dostrzegli biały spadochron i kierowali się w jego stronę. Za chwilę natknęli się na rannego lotnika.

Major-nawigator Antoni Kiewnarski nie zaprzestał walki nigdy. Osadzony w obozie jenieckim Luftwaffe-Kriegsgefangenen-Lager III w Żaganiu, był jednym z uczestników masowej ucieczki, która wywołała tak wiele zamieszania w Niemczech, że Hitler wydał decyzję zgładzenia 50 jej uczestników. Wśród zastrzelonych było 6 oficerów Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, wśród nich mjr Kiewnarski.

RAJMUND SZUBAŃSKI

ILIUSZYN IŁ — 12B

W 1949 r. Polskie Linie Lotnicze LOT zakupiły 5 radzieckich samolotów pasażerskich Iliuszyn Ił-12B.

Prototyp samolotu Ił-12 został oblatany w 1946 r. W następnym roku samolot przeszedł próbę eksploatacyjną w „Aerofłocie" i w 1948 r wszedł do użytku na radzieckich liniach lotniczych. Początkowo produkowana była wersja Ił-12 bez płetwy grzbietowej przed statecznikiem pionowym. Większość samolotów tej wersji została później przerobiona na samoloty transportowe przez dorobienie podwójnych drzwi ładunkowych w prawej burcie kadłuba; czasami oznaczano je Ił-12T. W 1949 r rozpoczęto produkcję ulepszonej odmiany tego samolotu — oznaczonej Ił-12B. Otrzymała ona płetwę na kadłubie dla zwiększenia skuteczności steru kierunku przy locie z jednym silnikiem nieczynnym. Zmianie też uległy osłony silników i rury wydechowe. Wersja ta produkowana była seryjnie, podobnie jak poprzednia. W 1949 r w użyciu było ok. 200 samolotów Ił-12. Prócz „Aerofłotu" zakupił je LOT oraz linie czechosłowackie CSA. Dalszym rozwinięciem samolotu Ił-12 jest Ił-14 produkowany od 1954 r. Samoloty Ił-12 były budowane w kilku wersjach, w zależności od wyposażenia wnętrza kabiny pasażerskiej. Oto one: pasażerska 27-miejscowa z fotelami w 3 rzędach, 32 miejscowa z fotelami w 4 rzędach, specjalna, czyli „salonka" dla 6 osób i transportowy do przewozu 3 500 kG ładunku.

Samolot Ił-12 miał konstrukcję metalową półskorupową. Płat trójdzielny, trójdźwigarowy, o profilu Clark YH u nasady przechodzącym w profil K-4 na końcach. Lotki, klapy i stery — kryte płótnem. Kadłub o przekroju kołowym. Kabina załogi mieściła z przodu 2 pilotów, a za nimi nawigatora i radiotelegrafistę. Samoloty LOT-u miały początkowo kabinę pasażerską wyposażoną w 21 foteli w 3 rzędach, a później w 28 foteli w 4 rzędach. Drzwi wejściowe do kabiny — z prawej strony kadłuba. Za kabiną pasażerską — bufet z miejscem dla stewardessy, szatnia i toaleta. Kabina pasażerska niehermetyzowana, wentylowana, ogrzewana ciepłym powietrzem z grzejników benzynowych i oświetlana. Bagażnik między kabiną załogi i pasażerską oraz w tyle kadłuba. Do tylnego bagażnika dostęp z kabiny oraz przez drzwiczki w prawej burcie kadłuba. Samolot był wyposażony w radiostacje RSB-7 i RSB-5, radiokompas ARK-5, radiokompas RPKO — 10 M i pilota automatycznego AP-42A. Krawędzie natarcia skrzydeł i usterzenia poziomego odladzane ciepłym powietrzem. Podwozie wciągane hydraulicznie z amortyzacją olejowo-powietrzną. Podwozie przednie z kołem 770—330 mm. Podwozie główne z podwójnymi kołami o wymiarze 900 x 300 mm, z hamulcami. W tyle kadłuba zderzak w postaci koła z oponą 300 x 125 mm.

Napęd samolotu stanowiły 2 silniki chłodzone powietrzem, 14-cylindrowe, ASz-82FN-212 o mocy startowej 1 850 KM i mocy nominalnej 1 630 KM. Śmigła samoprzestawialne (z możliwością przestawienia w chorągiewkę), 4-łopatowe metalowe AW-9 o średnicy 4,1 m, odladzane cieczą.

W skrzydłach 6 zbiorników dla 4 150 l paliwa. Przelotowe zużycie paliwa — 450 kG/h. W każdej gondoli silnikowej zbiornik dla 220 l oleju.

DANE TECHNICZNE

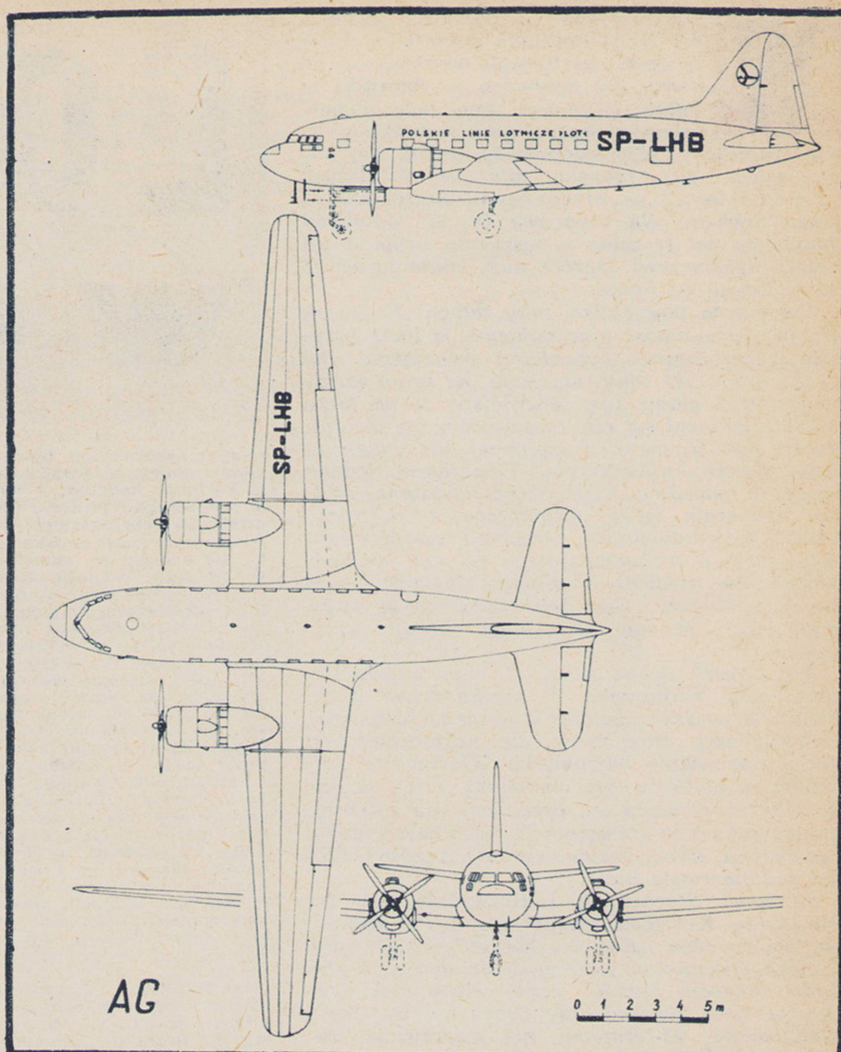
Wymiary: Rozpiętość — 31,7 m, długość — 21,31 m, wysokość — 7,81 m, pow. nośna — 103 m².

Ciężary: Ciężar własny — 11 400 kG, ciężar całkowity — 16 100 kG.

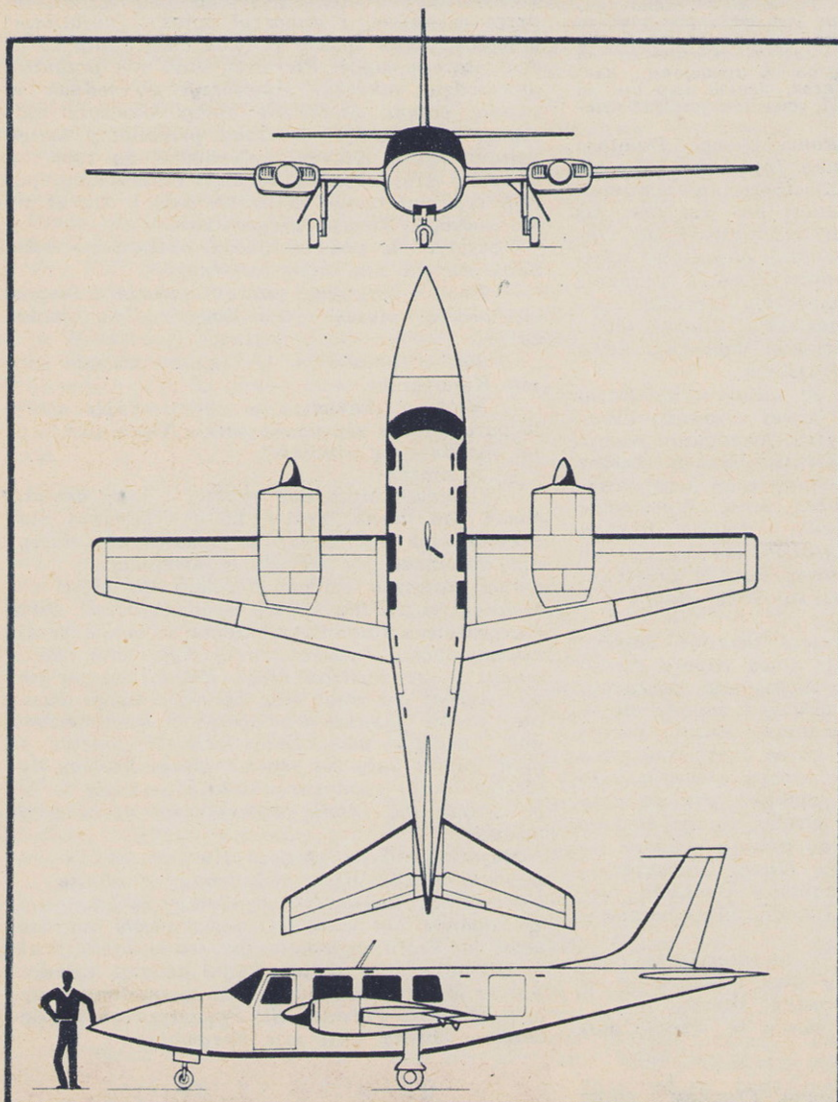
Osiągi: Prędkość max. — 407 km/h, prędkość przelotowa — 320 do 345 km/h, prędkość lądowania — 133 km/h, wznoszenie — 7,5 m/s, pułap — 6 000 m, zasięg max. — 2 500 km, zasięg (27 pasażerów) — 1 450 km, rozbieg — 460 m.

Uwaga: do 1950 r dozwolony był ciężar całkowity — 17 250 kG, przy którym zasięg był większy o 750 km.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



TED SMITH „AEROSTAR" • USA

Ted Smith Aircraft Co., to nowa wytwórnia lotnicza powstała w Kalifornii. Zakłady mają zamiar wypuścić na rynek całą rodzinę samolotów dyspozycyjnych pod ogólną nazwą „Aerostar". W chwili obecnej zaprojektowano cztery modele dwusilnikowych samolotów posiadających wspólną część płatowcową, a różniących się tylko mocą użytych silników. W przyszłości planuje się stworzyć również wersję jednosilnikową, a także wersję z silnikami odrzutowymi — wszystko w oparciu o te same elementy struktury, wspólne dla całej rodziny. Konstrukcję „Aerostara" cechuje daleko idąca unifikacja i typizacja elementów, a także mała ich ilość.

„Aerostar" ma 4-krotnie mniej elementów konstrukcyjnych niż jakikolwiek samolot podobnej klasy. Projektowanie „Aerostarów" rozpoczęto w 1964 r. W listopadzie 1966 r oblatano pierwszy prototyp (model 360) a w październiku 1967 r — drugi (model 600). Wielkość produkcji, wg. przewidywań wytwórni, ma wynosić 600 maszyn rocznie.

„Aerostar" jest wolnonośnym jednopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Płat o profilu NACA 64-1-A212 i wydłużeniu 6,83 ma konstrukcję trzydźwigarową, z grubym, pracującym pokryciem. Cała konstrukcja płata (bez klap, lotek i okuć) zawiera mniej niż 50 części; klapy i lotki mają również prostą konstrukcję.

Kadłub zbudowany jest jako skorupowy, z dużych elementów blaszanych i zawiera nie więcej niż 100 elementów. Kabina, przystosowana do hermetyzacji, mieści 5 lub 6 foteli. Drzwi z lewej strony, przy miejscu pilota. Wyjście awaryjne z tyłu. Bagażnik oddzielny (100 kG). Usterzenie składa się z trzech identycznych i wymiennych części. Stery wyposażone są w klapki wyważające, napędzane elektrycznie. Podwozie wciągane hydraulicznie.

Silniki płaskie, tłokowe o mocy zależnie od modelu: Model — 360 (2 x 180 KM). Model — 400 (2 x 200 KM), Model-600 (2 x 290 KM), Model-620 (2 x 310 KM). Ilość paliwa odpowiednio: 416, 416, 681 i 681 l.

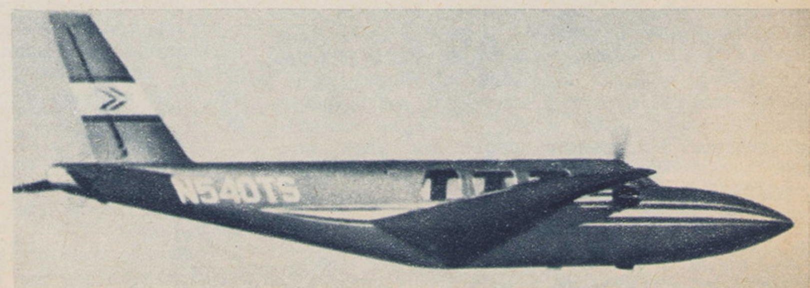
(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

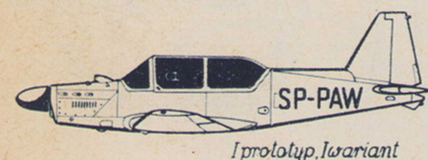
Wymiary: Rozpiętość — 10,43 m, długość — 10,91 m, wysokość — 3,78 m, pow. nośna — 15,8 m².

Ciężary: Ciężar własny — 1 247 do 1 565 kG, ciężar całkowity — 1 860 do 2 720 kG.

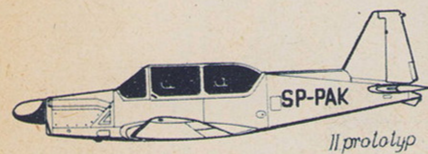
Osiągi: Prędkość max. — 354 do 500 km/h, prędkość przelotowa (3 000 m) — 338 do 418 km h, wznoszenie — 7 do 11,5 m/s, pułap — 6 400 do 9 150 m, start na 15 m — 312 do 350 m, lądowanie znad 15 m — 335 do 380 m, zasięg (45 min. rezerwy lotu) — 1 880 do 2 365 km.



KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL



I prototyp, II wariant

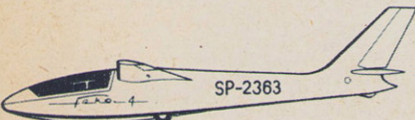


II prototyp

71. PZL M-4 „Tarpan" (1961)

Dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy, zaprojektowany w WSK-Mielec na zamówienie APRL. Jednosilnikowy, wolnonośny dolnopłat, konstrukcji całkowicie metalowej z wciąganym podwoziem. Skrzydła dwudzielne, trapezowe. Klapy i sprzężone z nimi lotki – szczelinowe. Kadłub skorupowy. Miejsca załogi – umieszczone w tandem pod odsuwaną osłoną. Silnik tłokowy, płaski typu WN-6 B2 (185 KM). Śmigło dwułopatowe, przestawialne. Integralne zbiorniki paliwa w skrzydłach. Bogate wyposażenie w przyrządy pokładowe (zdwojone), radiostacja i telefon pokładowy. Pierwszy prototyp oblatano we wrześniu 1961 r. Ze względu na brak silników samolot nie był produkowany seryjnie.

Rozpiętość – 8,85 m, długość – 7,35 m, pow. nośna – 11,79 m². Ciężar całkowity – 1 200 kG. Prędkość max. – 300 km/h, wznoszenie – 4,2 m/s, pułap – 4 400 m, zasięg – 750 km.



72. SZD-24-4 „Foka-4" (1962)

Ulepszona wersja znanego szybowca „Foka", budowana na mistrzostwa świata w Argentynie w 1963 r. Kadłub i usterzenie pozostało bez zmian, jak w seryjnych „Fokach-C". Zastosowano natomiast zupełnie nową konstrukcję skrzydeł: bezdźwigarową, wielopodłużnicową z grubym pokryciem sklejkowym, co pozwoliło na utrzymanie dużej dokładności profilu laminarnego i zapewniło bardzo wysokie własności lotne szybowca. Prototyp „Foki-4" oblatano w końcu lutego 1962 r. Wersja seryjna szybowca, po wprowadzeniu drobnych poprawek, otrzymała oznaczenie „Foka-4A". Szybowiec uzyskał homologację polską, brytyjską, USA i NRF. W 1965 r. na SMS w South Cerney w Anglii, „Foki-4" odniosły wielki sukces przynosząc Polsce mistrzostwo świata w klasie otwartej (J. Wróblewski), trzecie miejsce w klasie standard (E. Kępka) oraz dwa czwarte miejsca (E. Makula i J. Popiel). Szybowce „Foka-4" eksportowane są do wielu krajów świata.

Rozpiętość – 14,98 m, długość – 7,0 m, wydłużenie – 18,5. Ciężar całkowity – 313 kG. Doskonałość – 34, opadanie min. – 0,66 m/s, prędkość min. – 64 km/h, prędkość nurkowania – 260 km/h.



PRĘDKOŚĆ „JASTRZĘBIA"

Jaką prędkość maksymalną mógł rozwinąć eksploatowany do niedawna w naszych aeroklubach akrobacyjny szybowiec polskiej konstrukcji i produkcji „Jastrząb"? Słyszałem, że szybowiec ten potrafił rozwinąć prędkość dochodzącą nawet do 800 km/h — pisze **Leszek Borowski z Warszawy.**

W początkowym okresie eksploatacji „Jastrząb" nie miał ograniczonej prędkości maksymalnej. Praktycznie osiągano na nim prędkości w granicach 500 km/h lub nieco powyżej. O uzyskaniu przez ten szybowiec ogromnej prędkości 800 km/h nie słyszeliśmy. Jest to zresztą mało możliwe. Dodajmy, że w książce „Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej" dla „Jastrzębia" podana jest prędkość maksymalna 450 km/h.

SZKOLENIE LOTNICZE

Wiesław Konecko — Prostki, pow. Grajewo, Wacław Szpakowski — Zgierz, Krzysztof Fryckowski — Tuchola, Ewa Spruch — Mielec, Zbigniew Stalęga — Szczecin, Waldemar Misiak — Śliwniki Nowe, pow. Ostrów Wlkp., Zbigniew Odaczkowski — Budy Stawiskie, pow. Kolno, Marian Firląg — Otwock, Radosław Pałgan — Izabelów, pow. Końskie, Zbigniew Jaśkowiak — Bydgoszcz, Sylwester Szafraniak — Brzeziny, pow. Środa Wlkp.

Praktyczne szkolenie lotnicze rozpoczyna się w aeroklubach. Na szkolenie spadochronowe i szybowcowe przyjmowana jest młodzież liceów i techników już w wieku 16 lat. Oczywiście do szkolenia w powietrzu dopuszczani są tylko ci z kandydatów i kandydatek, którzy posiadają pozwolenie rodziców (w wieku 18 lat pozwolenie takie nie jest już potrzebne), wykazują się dobrymi postępami w nauce szkolnej i przygotowaniu teoretycznym do skoków czy lotów oraz przejdą pozytywnie badania lotniczo — lekarskie (skierowanie na badania wydaje aeroklub).

Kandydaci na szkolenie lotnicze winni zgłaszać się bezpośrednio do najbliższego miejsca zamieszkania aeroklubu. Przypominamy, że aerokluby znajdują się we wszystkich miastach wojewódzkich (oprócz Koszalina) oraz w wielu miastach powiatowych, takich jak Ostrów Wlkp., Mielec, Grudziądz, Toruń, Słupsk, Radom i inne.

Pragniemy dodać, że większość pilotów wojskowych, a więc i kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, rekrutuje się z młodych pilotów szybowcowych. Inną możliwością zdobycia zawodu pilota wojskowego, dostępną tylko posiadaczom świadectwa dojrzałości, jest Szkoła Chorążych Personelu Latającego w Dęblinie. Informacji o tej szkole, jak również o wszystkich szkołach wojskowych, udzielają Powiatowe Sztaby Wojskowe (WKR-y).

Informujemy także, że w Polsce nie ma szkoły pilotów śmigłowcowych.

SILNICZKI MODELARSKIE

Gdzie można nabyć modelarskie silniczki spalinowe o pojemności skokowej 0,5 cm³ i 1 cm³? — pyta **Piotr Kryszewski z Gdyni.**

Niestety, nie ma w sprzedaży silniczków o takiej pojemności. W przyszłym roku na rynku mają się ukazać silniczki zagraniczne, jednak o pojemności 2,5 cm³.

ADRESY

Waldemar Wiktor — Mielec, Roman Bździel — Pniewy Szamotulskie, Rudolf Grzegorz — Ciechocinek. Adresów osób prywatnych oraz instytucji zagranicznych nie podajemy.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Zdzisław Kozieł — Bielsko Biała, ul. Sempołowskiej 27, poszukuje pojedyńczych numerów następujących czasopism: — „Skrzydlata Polska" — nr nr 1—4 z 1945 r., 8 i 12 z 1946 r., 9 i 10 z 1949 r., 1, 2, 4, 6, 8, 11 z 1950 r., 4—12 z 1951 r., 7 z 1954 r. oraz 1, 3, 14, 34 i 35 z 1956 r.; „Skrzydła i Motor" — 23 z 1946 r., 37 i 40 z 1947 r. oraz 11 z 1952 r.

W zamian może odstąpić wiele pojedyńczych numerów „Skrzydlatej Polski", „Skrzydeł i Motoru" oraz „Magazynu Racjonalizatora Lotnictwa" z lat 1946 — 1967.

Zygmunt Thiel — Kraków, ul. Moniuszki 26/6, poszukuje planów, zdjęć oraz danych technicznych następujących samolotów: „Pilatus Porter", „Tarpan", „Bies", „Karaś", „Łoś", „Lancaster", „Mustang", „Zlin Akrobat", „Nieuport 11" oraz wszelkich samolotów historycznych do 1920 r.

Andrzej Bryk — Kraków, ul. Zaleskiego 11, poszukuje zdjęć lotniczych z okresu II wojny światowej oraz czasopisma lotniczego „Skrzydła" (wcześniejsze „Wiadomości ze świata"), wychodzącego w Anglii w czasie wojny.

W zamian odstąpić może inne zdjęcia lotnicze z okresu II wojny światowej, zdjęcia z ostatniego Salonu Paryskiego oraz niemieckie czasopismo lotnicze „Adler" również z okresu wojny.

Mirosław Jonasz — Chełm Lub., ul. Słowackiego 18/13, odstąpi wiele numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1962—1966.

Andrzej Dąbrowski — Kielce, ul. Wojska Polskiego 35/9, poszukuje książek: J. Wojciechowskiego „Przegląd samolotów myśliwskich" oraz P. Elszteina „Przegląd samolotów bombowych". Pozycji tych brakuje mu do skompletowania książek z serii „Biblioteczki Skrzydlatej Polski".

Jerzy Wewióra — Sosnowiec, ul. Gospodarcza 22/52, odstąpi kompletne roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1957—1968.

Bogusław Mitura — Siedlce, ul. Janowska 15, poszukuje roczników „Skrzydlatej Polski" z lat 1957 — 1960 oraz nr nr 1, 2, 3 z 1961 r. i 15 z 1968 r.

Ewentualnie w zamian może przekazać numery „Modelarza".

Zygmunt Wysocki — Krosno Odrzańskie, ul. Armii Czerwonej 64/1, woj. zielonogórskie, odstąpi roczniki kompletne i niekompletne: „Skrzydlatej Polski" z lat 1967—1968, „Modelarza" od 1964 r., czeskiego „Modelara" od 1960 r. oraz kilkanaście planów modeli akrobacyjnych i szkolnych wydanych w Czechosłowacji, kilkanaście „Planów Modelarskich", różne książki lotnicze w językach polskim, czeskim i rosyjskim, a także drobne materiały modelarskie.

SKRZYDLATA ZA GRANICĘ

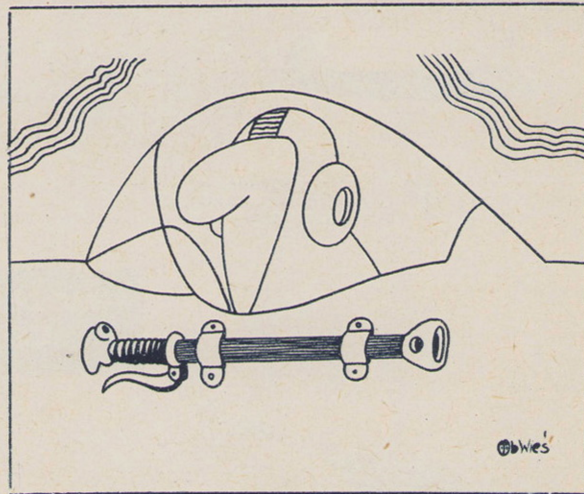
UWAGA CZYTELNICY posiadający krewnych lub znajomych za granicą.

Wobec licznych zapytań informujemy, że prenumeratę naszego pisma ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje BIURO KOLPORTAŻU WYDAWNICTW ZAGRANICZNYCH „RUCH", WARSZAWA, UL. WRONIA 23, NR KONTA PKO 1-6-100024.

Cena prenumeraty w roku 1970 wynosi:

kwartalnie	36,40 zł
półrocznie	72,80 zł
rocznie	145,60 zł

Prenumeratę zgłoszoną do dnia 10 danego miesiąca „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Ponadto BKWZ „Ruch" przyjmuje zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę wszystkich dzienników i czasopism ukazujących się w Polsce.



LITERÓWKA

Do podanej figury należy wpisać pionowo siedemnaście wyrazów pięcioliterowych o podanych znaczeniach. Litery tych wyrazów, znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami łącznie z literami L i O, czytane kolejno dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — element konstrukcji skrzydła, 2 — atak bombowy lotnictwa wojskowego, 3 — przednia część skrzydła pokryta sklejką lub blachą, 4 — miejscowość, w której znajduje się pomnik W. Czkałowa, 5 — francuska wytwórnia, znana z doświadczalnych samolotów o napędzie strumieniowym, 6 — nazwa jednej z radzieckich automatycznych stacji kosmicznych, 7 — konstruktor radzieckich śmigłowców, 8 — miejscowość będąca punktem zwrotnym trasy rajdu B. Orlińskiego w roku 1926, 9 — największa wysokość lotu osiągana przez samolot, 10 — nazwa sterowca Amundsena, 11 — polski szybowiec wysokowyczynowy typu SZD-29, 12 — nowy polski szybowiec zawodniczy, przygotowywany na najbliższe szybowcowe mistrzostwa świata, 13 — osiągnął na balonie wysokość 33 km w roku 1958 (wspak), 14 — zimowe podwozie samolotu; 15 — imię pierwszego kosmonauty, 16 — próg poprzeczny na dolnej powierzchni pływaka wodnosamolotu, 17 — miejscowość w Belgii — miejsce ostatnich zawodów o puchar Gordon-Bennetta w roku 1938.

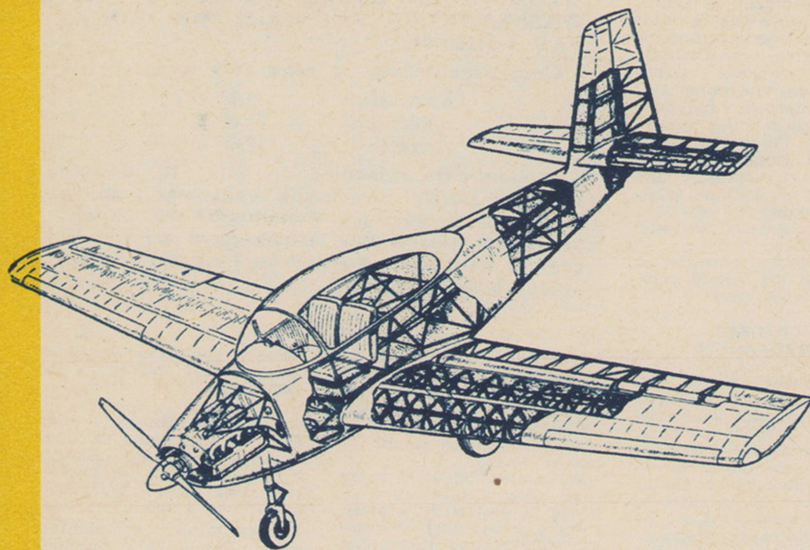
Opracował: **Janusz Palacz**

Wśród Czytelników, którzy do dnia 26.X. 1969 r. nadeślą prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy przesyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Literówka".

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

SAMOLOT POPULARNY



W konkursie jednej z największych gazet japońskich, rozpisanym na tani samolot dwumiejscowy, zwyciężył konstruktor zakładów Mitsubishi — inż. Miyahara. Jego projekt samolotu „Toki" (ibis) przedstawiony został na rysunku perspektywicznym. Konstrukcja mieszana (płat drewniany, kadłub z rur stalowych). Podwozie stałe trójkołowe. Silnik samochodowy Honda — ośmiocylindrowy, chłodzony powietrzem, o mocy 80 KM.

Rozpiętość — 9,0 m, długość — 7,37 m, wysokość — 2,3 m, pow. płata — 11,5 m^2, wydłużenie — 7. Profil płata — NACA 63418. Ciężar własny — 360 kG, ciężar całkowity — 610 kG. Prędkość max. — 204 km/h, prędkość przelotowa — 148 km/h, prędkość min. 68 km/h, wznoszenie — 234 m/min., pułap — 4 900 m, rozbieg — 145 m, zasięg — 970 km.

Samolot jest przewidziany do budowy amatorskiej, bez użycia specjalnych narzędzi.

OBLODZENIE



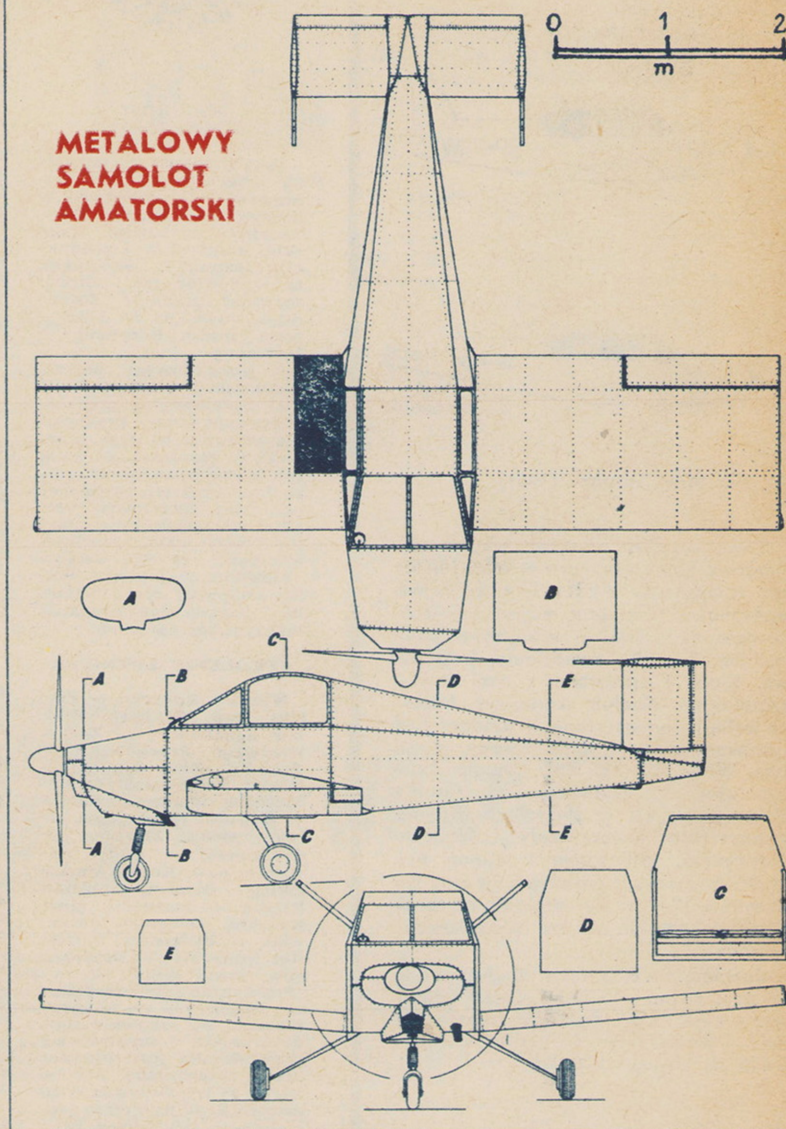
Próby samolotów obejmują również badania skuteczności ich systemów przeciwoblodzeniowych. Na zdjęciu: „Canberra" wytwarza obszar sztucznego lodu, w którym przebywa badany odrzutowiec dyspozycyjny HS-125.

MODEL POMÓGŁ „CONCORDE"



Zanim został zbudowany naddźwiękowy samolot pasażerski „Concorde", przeprowadzono liczne badania modelowe. Oprócz modeli tunelowych badano również zdalnie kierowane modele latające. Na zdjęciu — śmigłowiec zrzuca taki model doświadczalny do prób stateczności dynamicznej w locie z małą prędkością.

METALOWY SAMOLOT AMATORSKI



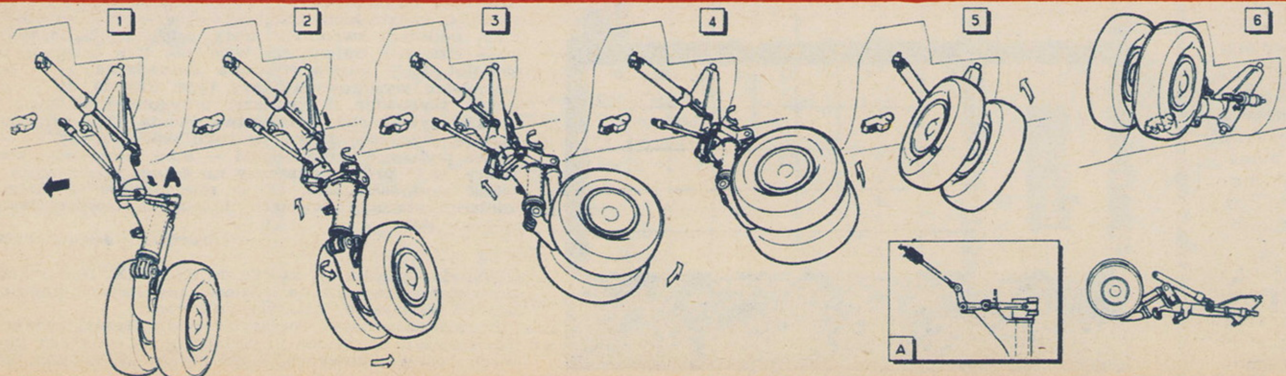
Davis DA-2A. to 2-miejscowy amatorski samolot metalowy o bardzo prostej konstrukcji. Silnik Continental o mocy 65 KM. Konstrukcja zasadnicza z blachy aluminiowej; wzmocnienia — z blach i rur stalowych. Bez powierzchni rozwijalnych.

Ciężar własny — 270 kG, ciężar całkowity — 506 kG. Prędkość max. — 224 km/h, prędkość przelotowa — 176 km/h.

Usterzenie Rudlickiego, płytowe, z klapkami odciążającymi.



SAMOLOT WCIĄGA PODWOZIE



Tak wyglądają kolejne fazy wciągania podwozia głównego w samolocie „Mirage-G". Napęd hydrauliczny. Wciągnięcie podwozia trwa ok. 4 s.

Zdjęcia i rysunki: „Der Flieger", BAC, „American Modeler".